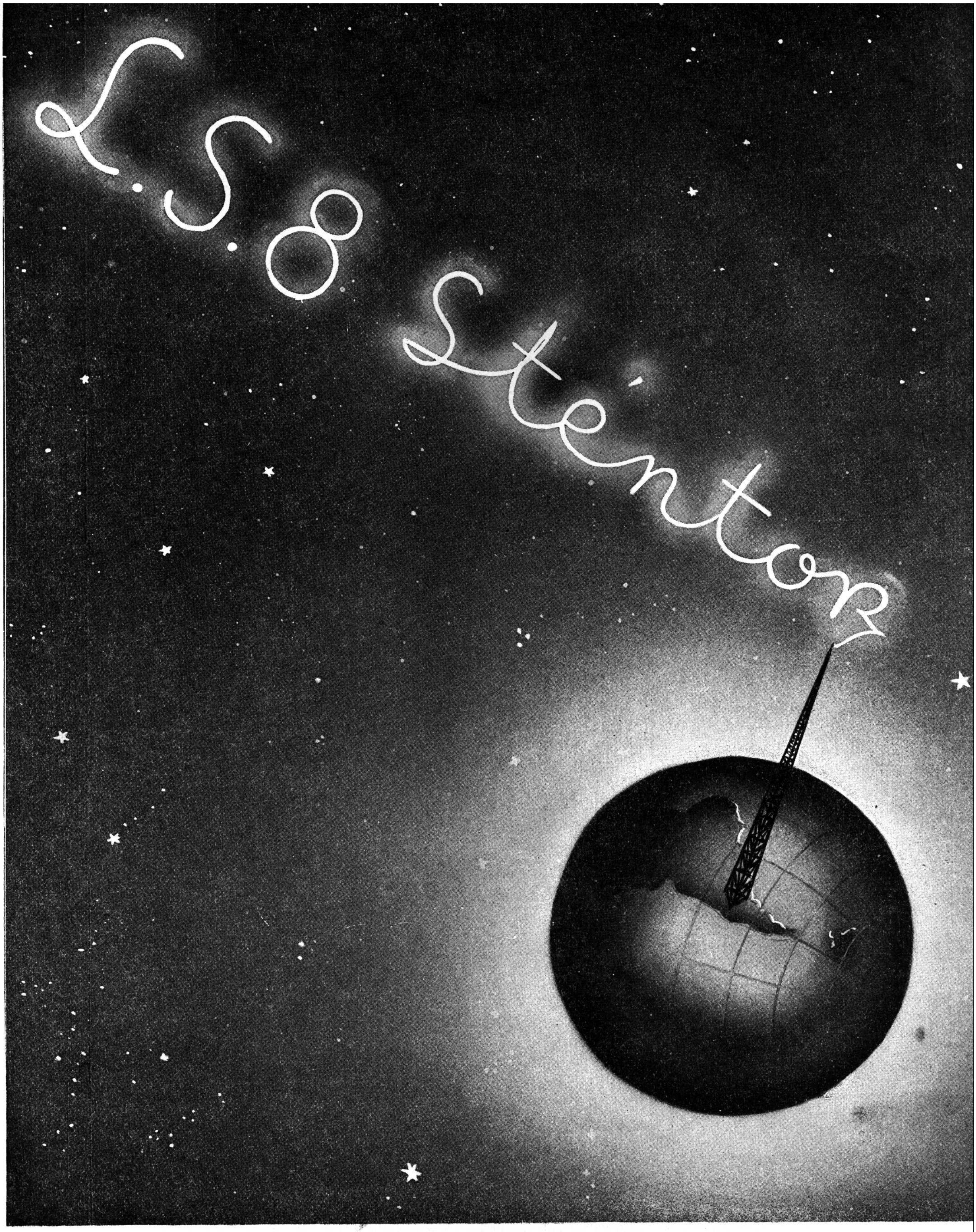
Agosto de 1934

8



REVISTA DE ARQUITECTURA

ORGANO OFICIAL DE LA SOCIEDAD CENTRAL DE ARQUITECTOS y CENTRO ESTUDIANTES DE ARQUITECTURA


L.S.8. Sténtor


TAMET
S.A. TALLERES METALURGICOS SAN MARTIN
S. A. Talleres Metalúrgicos San Martín
Chacabuco 132 Buenos Aires
Propietarios: Lappas, S. A.
Santa Fe 1381/89 - Bs. As.
Propietarios:
Sres. Pablo Cárdenas y Diego Kavanagh
Avda. Alvear esq. Parera - Bs. As.
Cía. Hispano Americana de Electricidad
Alsina esq. Balcarce - Buenos Aires
Mansión Particular
Banco de la Pcia. de Bs. Aires
Casa Central: San Martín 135
Buenos Aires
El "Acondicionamiento del Aire" se ha impuesto en las construcciones modernas
Desde el 1.º de Enero del año en curso hemos contratado la provisión de instalaciones de "Acondicionamiento de Aire" Sistema CARRIER en cada uno de los modernos e importantes edificios que ilustran esta página.
Ese hecho consagra definitivamente la necesidad del "Clima Ideal Carrier" en el interior de cualquier edificio. Desde el Gabinete Individual hasta el Equipo Central de 400 H. P., nuestra Oficina Técnica proyectará, sin cargo, la forma más práctica de satisfacer todas las necesidades.
Sociedad de Electricidad de Rosario
Boulevard Orplín 1269 - Rosario
COMPAÑIA ITALO-ARGENTINA DE ELECTRICIDAD
Propietario: Dr. Otto Jurgens
Juncal 1920 - Buenos Aires
Cía. Italo Argentina de Electricidad
Corrientes 651 - Buenos Aires
CARRIER-LIX KLETT S.A.
FLORIDA 229 - BUENOS AIRES
U. T. 33, Avenida 8178-79-80
Edificio San Martín
Florida, Santa Fe y San Martín. Bs. As.



Canteras de Malagueño

de

Sucesores del Dr. Martín Ferreira

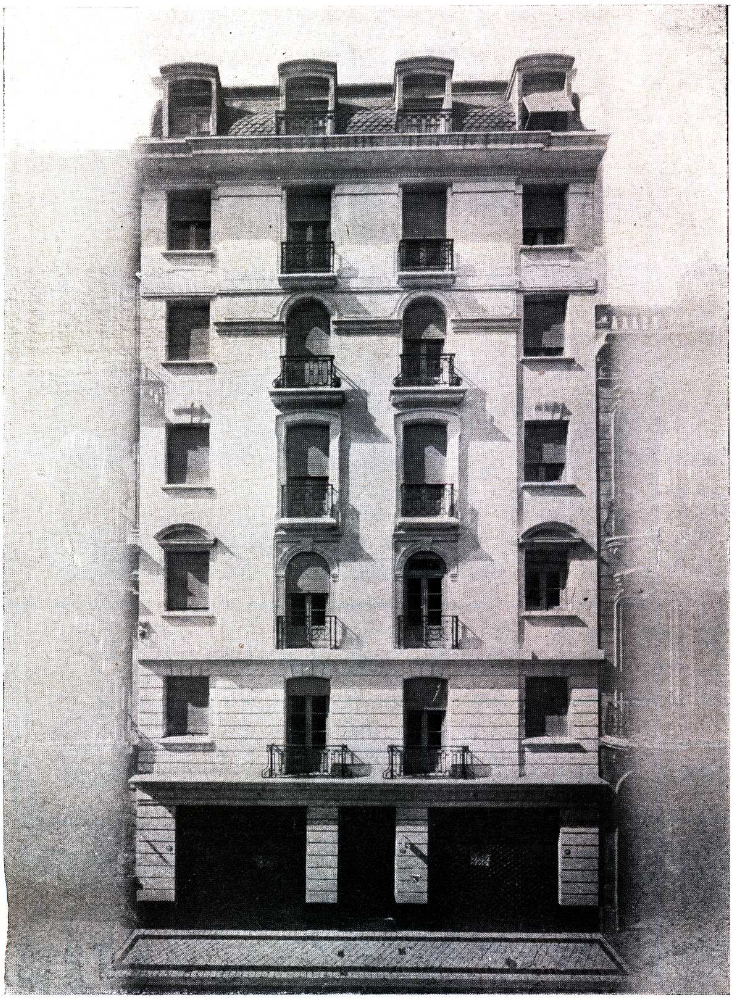
Avda. Argentina 551 - U. T. 2797

CORDOBA

Piedra triturada granítica y calcárea especial para caminos y construcciones de Cemento Armado.

Fábrica de Cal Viva e Hidratada en Malagueño, F. C. C. A.

MALAGUEÑO



Propietario: Andrés S. Canessa — Obra: Maipú 739 - 45 — Arquitecto: V. M. Lavarello (S. C. de A.)

☆ ☆ ☆ ☆ ☆ ☆ ☆ ☆ ☆ ☆ ☆

Este es... OTRO de los tantos EDIFICIOS equipados con Refrigeradores Dual-Automáticos Westinghouse



En cada Departamento se han instalado refrigeradores del modelo aquí ilustrado.

Los Refrigeradores Eléctricos Westinghouse

Son los únicos en el mundo que son Dual automáticos y poseen todas las ventajas sobresalientes de los mejores refrigeradores existentes en el mercado.

☆ 30 CARACTERISTICAS SOBRESALIENTES

(SERIE MASTER DE LUXE)

1. Bonitas líneas.
2. Herrajes de bronce, cromado.
3. Picaporte fácil de abrir.
4. Parte superior plana.
5. Patas que permiten barrer por debajo.
6. Interior alumbrado eléctricamente.
7. Interior de porcelana inmune a los ácidos.
8. Soportes de los estantes de porcelana, sin junturas.
9. Guarnición de la puerta de Micarta.
10. Burletes tipo ballon en la puerta.
11. Estantes de cinta metálica, de ajuste exacto.
12. Espaciado de estantería mejorado, más cómodo.
13. Espacio adicional para botellas.
14. Selector de temperatura de 7 puntos.
15. Descongelador del mecanismo.
16. Posición de refrigeración económica.
17. Control dual-automático.
18. Unidad herméticamente cerrada.
19. Provisión permanente de aceite.
20. Ventilador con lubricación permanente.
21. Refrigeración de tiro forzado.
22. Bandeja de hielo, con selección de cubos.
23. Bandeja de servicio triple.
24. Capacidad extra de cubitos de hielo.
25. Bandeja para descongelar sin salpique.
26. Congelador higiénico, todo de porcelana.
27. Estantes de aluminio, desmontables, para las bandejas de hielo.
28. Aislación Westinghouse extra-gruesa.
29. Armarios todos de acero, de construcción hermética.
30. Bajo costo de funcionamiento.

Refrigeradores Dual automáticos

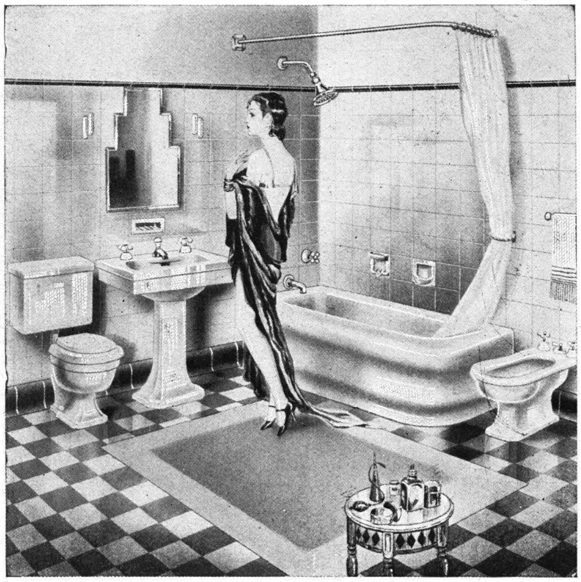
Westinghouse

Av. de Mayo 1035 — Buenos Aires

Artefactos Sanitarios

Completo Surtido en
Cuartos de Baños

Juegos de w. c - Bañaderas
Lavatorios - Inodoros - Bidets
Accesorios - Palanganas
Piletas - Mayólicas - Azulejos



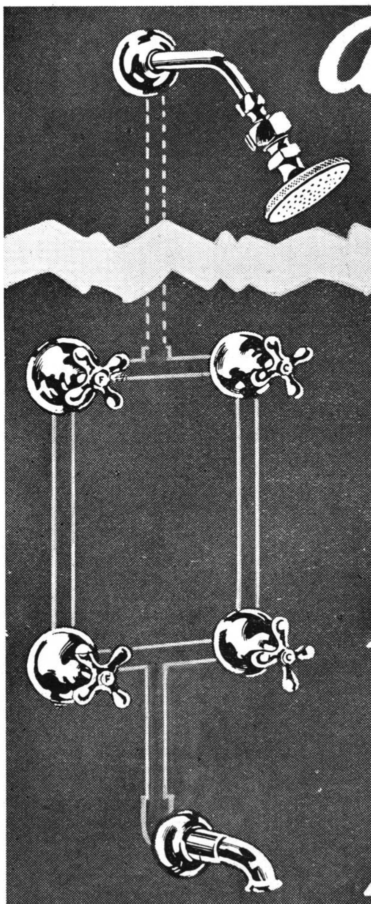
SOLICITE CATALOGOS A:

HIERROMAT S. A.

562 - MORENO - 566 Compañía Importadora de Hierros y Materiales de Construcción BUENOS AIRES

HIERROS - CAÑOS - ALAMBRES - MATERIALES DE CONSTRUCCION

Artefactos Sanitarios de Calidad



LOS Artefactos "U. F." están garantizados por "LA UNION", cuya fábrica, de larga actuación en el país, montada a la moderna, posee todos los medios necesarios para producir artículos superiores.

ESTOS artefactos se suministran cromados sobre doble capa de níquel, su brillo es inalterable no empaña nunca, y su funcionamiento es perfecto y duradero.

APROBADOS POR LAS OBRAS SANITARIAS DE LA NACION, REVISADOS Y CONTROLADOS ANTES DE SALIR DE NUESTROS TALLERES

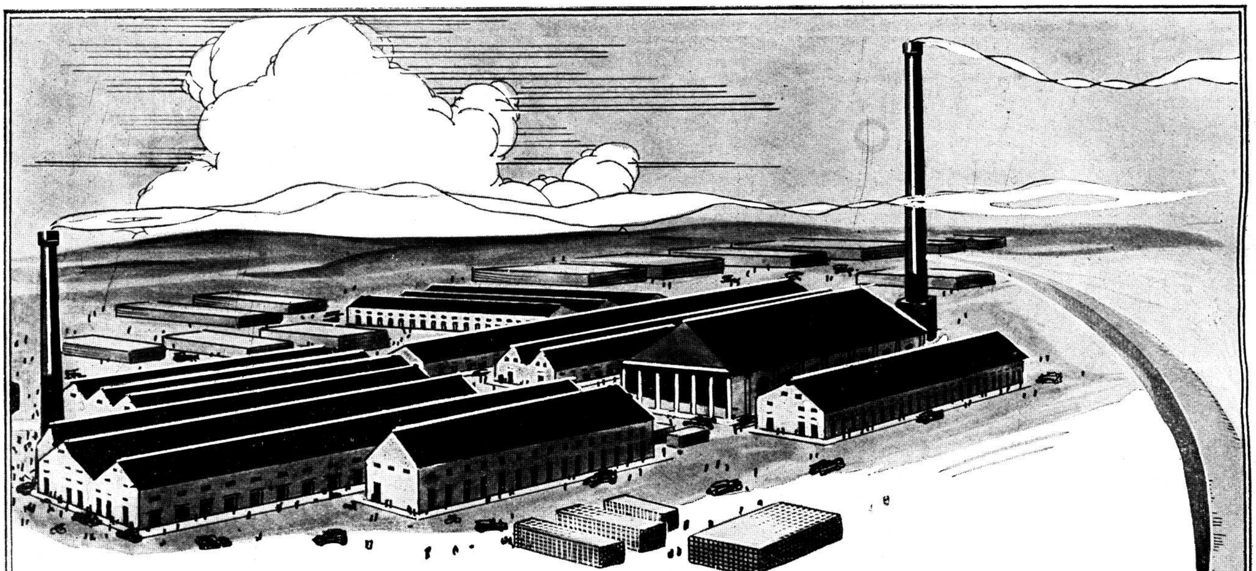
Podemos efectuar entregas rápidas y en cualquier cantidad.

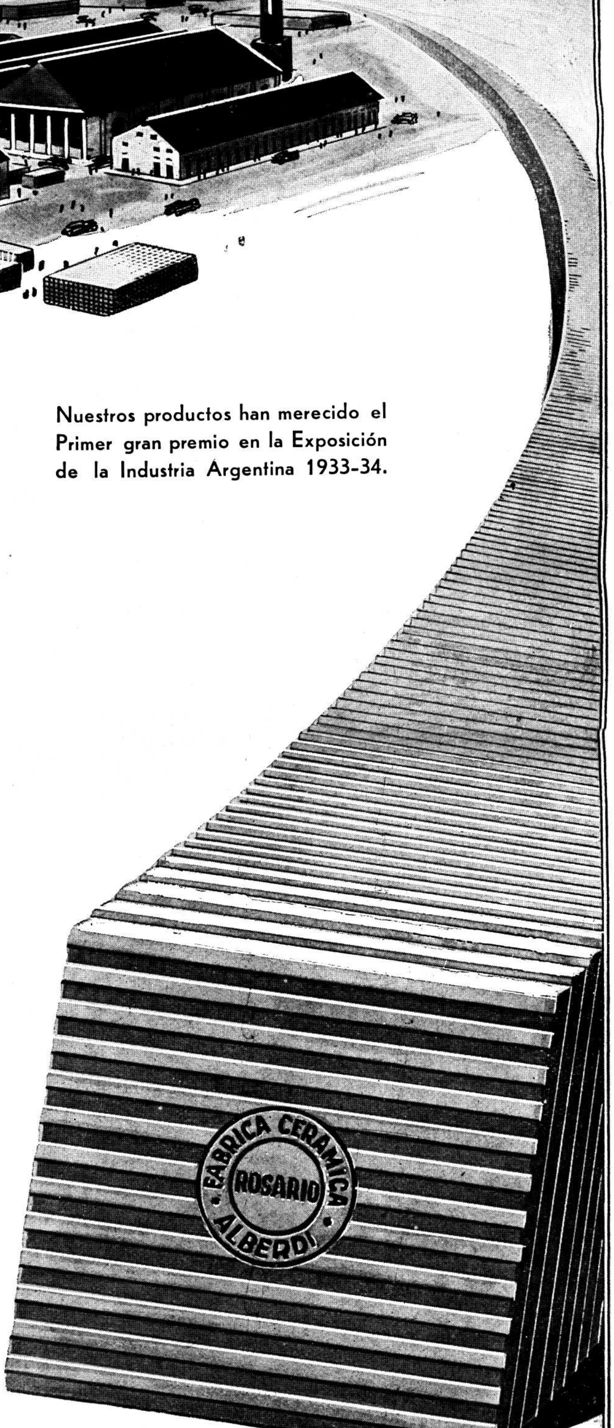
De venta en las casas: Agar Cross y Cía. Ltda. - Angeleri Jaccuzzi y Cía. Victorio Bonafede - A. Bontemps - Juan Faccaro - Hasenclever y Cía. Heinlein y Cía. - Lorenzo y Groppo - Ortelli Hnos. y Cía. - Enrique N. Rigoli - A. Samar - Barugel Hnos. - Uhide, Leshe Co. Colmegna y Macchi - Etc.

S. A. TALLERES y FUNDICIÓN

LA UNIÓN

4054 Corrientes 4082 Bs. As. U. T. 62 Mitre 0845

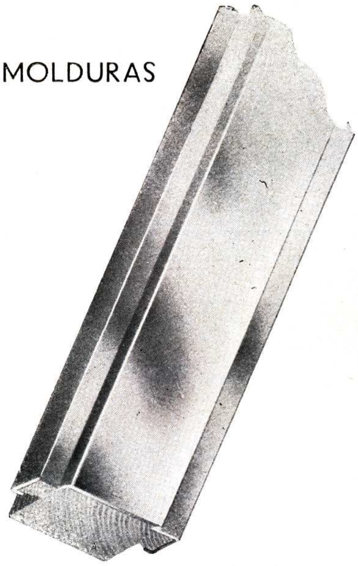


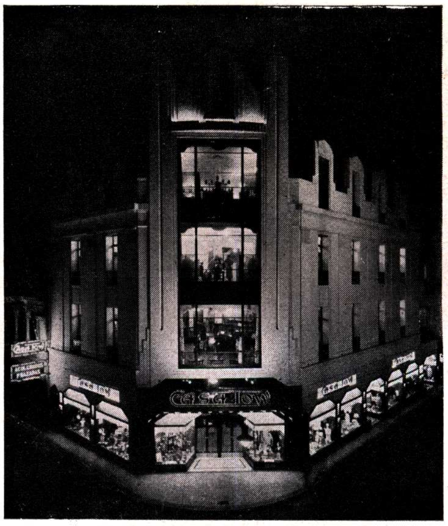

FABRICA CERAMICA
ROSARIO
ALBERDI

"STAYBRITE" ACERO SUPER - INOXIDABLE

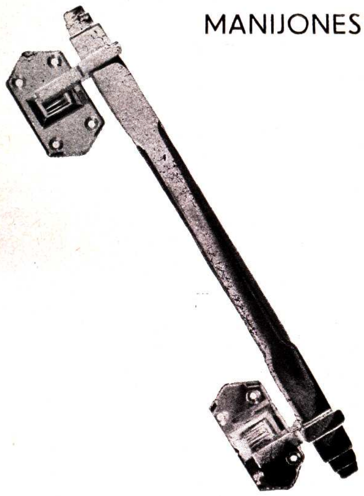
EL MATERIAL MODERNO

MOLDURAS





MANIJONES



FRENTES

Las aplicaciones de "STAYBRITE" son infinitas pero debido a su estructura sumamente dura, rogamos a los Sres. Arquitectos consulten con nuestros técnicos antes de hacer sus diseños, a fin de evitar dificultades en la fabricación

STAYBRITE es non-corrosivo e inmanchable, conserva su brillo eternamente y reemplaza con ventaja al bronce cromado.

ALGUNAS DE LAS APLICACIONES DEL ACERO STAYBRITE:

Rejas para mostradores de Bancos: Caños para apoya-pies de bares, etc.

Molduras para Vidrieras, cuadros, etc.: Chapas protectoras, bases de vidrieras, revestimientos de paredes. Barandas para cines.

Letreros y marquesinas luminosas: Ganchos y soportes para carnicerías. Manijones para puertas de entrada.

Letras en chapa o a cajón: Zócalos de mostradores. Etc., etc., etc.

NUESTROS TALLERES ESTAN EQUIPADOS CON LAS MAQUINAS ESPECIALES PARA LA FABRICACION DE LOS ARTICULOS ARRIBA MENCIONADOS.

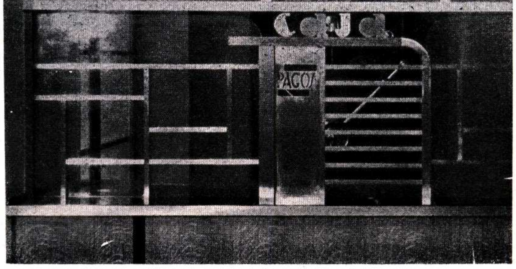
STAYBRITE ha sido empleado en las siguientes obras importantes:

CASA ESCASANY - Ing. Manuel Escasany - Molduras y letras.

CASA TOW - Arqs. Calvo, Jacobs y Giménez - Molduras de las vidrieras. Rejillas en las bases y manijones de las puertas de entrada.

CASA LUIS COSTANTINI Ing. Luis G. Spandri - Molduras de vidrieras.

REJAS



STAYBRITE ha sido empleado en las siguientes obras importantes:

PAN AMERICAN AIRWAYS Ltd. - Letras, molduras, revestimiento de bases y pilares.

VALENTIN VIGIL - Molduras, decoraciones y letras Zapatería del León.

FLORIDA DANCING - Ing. Héctor Migliarini - Puertas de entrada y decoración.

GRIMOLDI - Molduras, Letras, en seis sucursales; y cincuenta casas más.

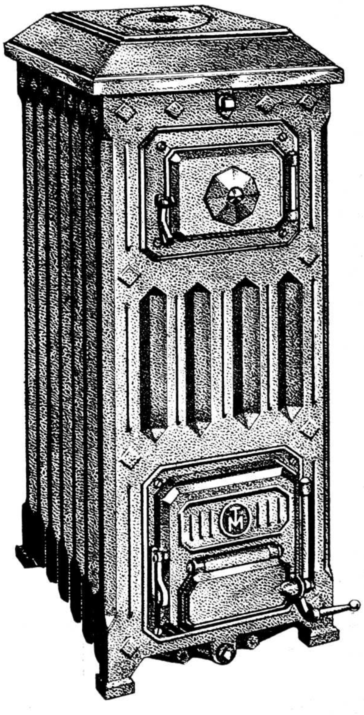
SOLICITEN DETALLES Y PRECIOS A:

FREDK SAGE & CO (S. A.) LTD - Corrientes 526 - Bs. As.

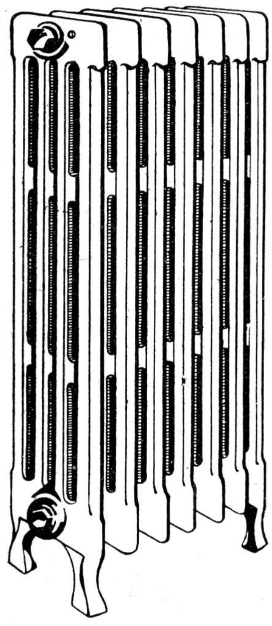
CUANDO PIDA PRESUPUESTO PARA
CALEFACCION

EXIJA
CALDERAS y radiadores

SON LOS MEJORES



CALDERA ESTUFA PARA CALEFACCION CENTRAL A AGUA CALIENTE



RADIADOR A COLUMNA PARA AGUA CALIENTE O VAPOR A BAJA PRESION

ALGUNAS DE LAS EMPRESAS QUE PROVEEN RADIADORES TM

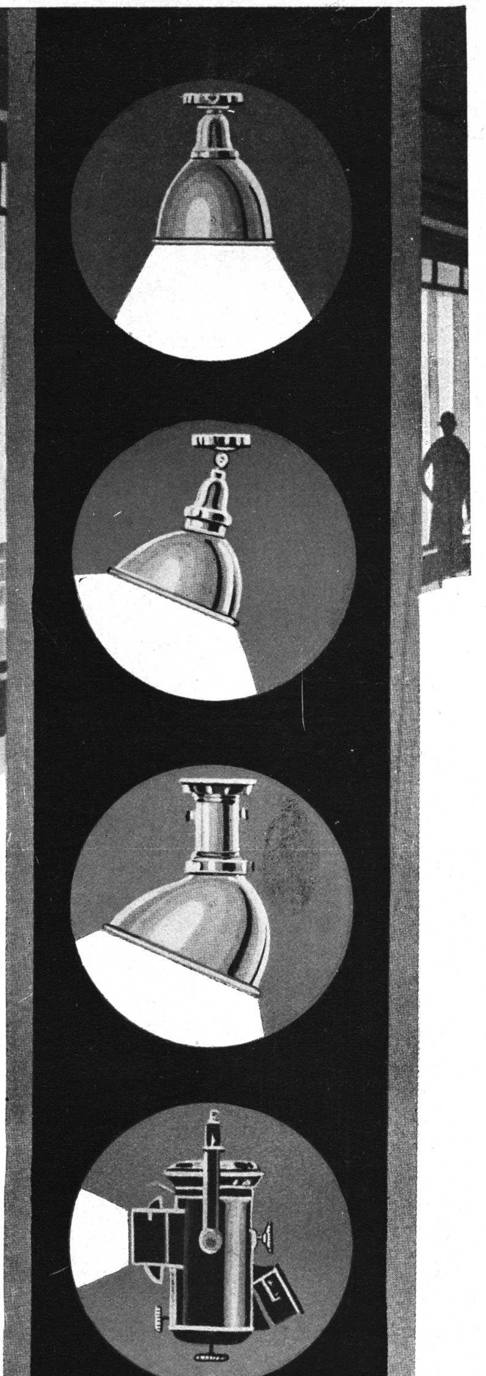
Koerting, Empresa Industrial y Comercial - Cía. Nacional de Calefacción, Tellander y Cía. - E. Ortelli y Cía. - Cía. Técnica Argentina de Calefacción Tacal, Erythropel y Cía. - J. Casalis (Soc.) - Rossatti y Santoro - Empresa Argentina de Calefacción "Crali", Crespi, Arens y Lepschitz - Cía. Técnica de Calefacción e Incineradores "Calco", Symens y Cía. - Rae y Cía. Ltda. S. A. - Colombo y Cía. - Juan Mariani, La Plata - Julián Perez Martín, Bahía Blanca.

SOCIEDAD ANONIMA
TALLERES METALURGICOS SAN MARTIN
« TAMET »
Calle Chacabuco 132 - Buenos Aires

Sucursales y Representantes en: Santa Fé - Rosario - La Plata - Bahía Blanca

ABARCA TODOS LOS RAMOS DE LA INDUSTRIA DEL HIERRO Y DEL ACERO





SOCIEDAD CENTRAL DE ARQUITECTOS

LIBERTAD 942-46 :: U. T. 44, JUNCAL 3986 - COOP. 1086, CENTRAL :: BUENOS AIRES

FUNDADA EL 18 DE MARZO DE 1886 (Con Personería Jurídica)

COMISION DIRECTIVA (1934-35)

Presidente	Vice-Presidente	Secretario
RAUL G. PASMAN	OSCAR GONZALEZ	J. ALBERTO CERVERA

Tesorero: JUAN A. BERÇAITZ — Pro-Tesorero: RODOLFO GIMENEZ BUSTAMANTE Pro-Secretario: CARLOS MALLEA — Vocales: ENRIQUE G. QUINCKE, FELIX LOIZAGA, DOMINGO PITELLA y FERMIN H. BERETERBIDE. — Vocal Suplente: PEDRO M. BARDI. — Vocal aspirante: JORGE A. BALIÑA

Asesor Letrado: Dr. HORACIO C. RIVAROLA — Bibliotecaria: FINLANDIA PIZZUL

COMISION DE ARBITRAJE E INTERPRETACION

Presidente: NARCISO DEL VALLE (h.) — CARLOS E. BECKER, V. RAUL CHRISTENSEN, ARNOLDO ALBERTOLLI, ENRIQUE FOLKERS, CARLOS E. GENEAU Dr. HORACIO C. RIVAROLA y J. ALBERTO CERVERA

JURADO DE ETICA

Ex-Presidente: RAUL E. FITTE — Ex-Vicepresidente: JUAN C. BUSCHIAZZO — Socio activo: ARNOLDO ALBERTOLLI — Miembro «Colegio de Jurados»: HECTOR M. CALVO — Presidente Com. Arb. e Interpretación: NARCISO DEL VALLE (h.) — Asesor Letrado: Dr. HORACIO C. RIVAROLA

COLEGIO DE JURADOS

HECTOR M. CALVO, RAUL J. MENDEZ, RAUL G. PASMAN, JORGE A. TAVERNIER, JOSE MICHELETTI, ALBERTO E. DODDS, RAUL LISSARRAGUE, FELIX LOIZAGA, ENRIQUE CUOMO, FERMIN H. BERETERBIDE, ENRIQUE FOLKERS, R. GIMENEZ BUSTAMANTE, MIGUEL MADERO, PABLO E. MORENO, ENRIQUE G. QUINCKE, CARLOS M. PIBERNAT, RAFAEL SANMARTINO y ERNESTO E. VAUTIER

CENTRO ESTUDIANTES DE ARQUITECTURA

PERU 294, 2.° Piso | U. T. 33, AVENIDA 2439 | BUENOS AIRES

COMISION DIRECTIVA (1934-35)

Presidente	Vicepresidente	Secretario
VICTOR A. MARTORELL	AIBERTO J. QUAYAT	MARIO R. ALVAREZ

Pro-Secretario: SILVERIO M. ORBAIZ — Tesorero: EVARISTO DE LA PORTILLA Pro-Tesorero, RICARDO W. MACKINLAY. — Vocales: JORGE CAZENAVE — DONALD FORTIN — RAUL ALONSO CARA — ECIO BERTELLOTTI y MARIO PODESTA

REVISTA DE ARQUITECTURA

LAVALLE 310, 3er. Piso | U. T. 31, RETIRO 2199 | BUENOS AIRES

Otros importantes edificios donde se ha optado a favor del GAS, por ser el servicio más rápido, más eficaz y más económico.



PROPIEDAD DE RENTA
Calle MALABIA 2555
Arquitecto:
MANUEL L. MORILLO

CASA DE RENTA
Calle MAIPU 739 al 45
Arquitecto:
V. M. LAVARELLO



REVISTA DE ARQUITECTURA

ORGANO OFICIAL DE LA SOCIEDAD CENTRAL DE ARQUITECTOS y CENTRO ESTUDIANTES DE ARQUITECTURA

Año XX — AGOSTO DE 1934 — No. 164

SUMARIO

Editor:
ALBERTO E. TERROT

Director:
VICTORIO M. LAVARELLO

Por la Sociedad Central de Arquitectos: ERNESTO E. VAUTIER, PEDRO P. LANZ

Por el Centro Estudiantes de Arquitectura: VICTOR A. MARTORELL y MARIO R. ALVAREZ

Publicación mensual, Distribución gratuita a los socios. + Suscripciones (Rep. Arg.): por año, $ 12.-; por semestre, $ 6.-; Exterior, $ 15.-

Redacción y Administración: Lavalle 310 + BUENOS AIRES + Unión Telefónica: 31, Retiro 2199



EL GOBIERNO FRANCES HA CONDECORADO AL ARQUITECTO RENE KARMAN

CON motivo de la distinción de que ha sido objeto el Arquitecto René Karman, al ser condecorado por el gobierno francés con la Legión de Honor, el ilustre profesor ha recibido múltiples testimonios de adhesión, entre los que no puede faltar el de « Revista de Arquitectura », vinculada al Arquitecto Karman por viejas relaciones de respetuosa consideración y afecto.

El Arquitecto Karman merece, en verdad, aquella distinción oficial y los testimonios de afectuosa felicitación que ella ha provocado.

Su brillante actuación universitaria, como profesor de muchas generaciones de arquitectos argentinos, lo ha incorporado definitivamente a nuestra vida intelectual, a la que aportó la dignidad severa de su claro talento y la elegancia espiritual de su legítima condición de hijo de la cultura de Francia.

Como otro de sus compatriotas ilustres: nos referimos a Grousac, René Karman

Retrato al lápiz. Cortesía del pintor Miguel Lasarte.

(Continúa en la pág. 364)

REVISTA DE ARQUITECTURA

No. 164 AGOSTO de 1934 Año XX

LA COORDINACION DE LOS TRANSPORTES Y EL PLAN REGIONAL

EN el ya largo debate público originado por lo que ha dado en llamarse el problema de la coordinación de los transportes colectivos, han sido dilucidados o han pretendido serlo, por lo menos, todos los aspectos visibles de ese transcendental asunto.

Empezando por las discusiones habidas en el cuerpo deliberativo municipal y en la Cámara de Diputados de la Nación, trabados en una cuestión de sutilezas jurisdiccionales, hasta llegar a la campaña de ciertas organizaciones gremiales afectadas por cualquier solución que modifique el desorden que existe actualmente en esa materia, todo parece haber sido desmenuzado en esa incisiva discriminación de derechos y, sobre todo, de intereses. Así, se ha discutido la tesis y la antítesis del monopolio, las conveniencias e inconvenientes de la libre competencia, la economía tarifaria, etc., etc.

Con todo eso, nadie se ha ocupado hasta ahora de un aspecto de la coordinación, esencial aunque no se le palpe de inmediato: la importancia de todo sistema de transportes urbanos en el desarrollo de la ciudad; su enorme influencia en la distribución de sus vecindarios; en una palabra, sus efectos en el proceso de urbanización racional.

Y sin embargo, esa relación ineludible entre el sistema de transportes y el desarrollo de la anatomía urbana, es verdaderamente transcendente para la economía general de la ciudad, entendida en su sentido más amplio.

No es necesario razonar mucho para percibir la diferencia enorme que existe, entre la confusión de líneas de transporte creadas para servir intereses sin coherencia en el ritmo organizado que debe gobernar la vida de un centro social como Buenos Aires — caso presente — y un servicio de conducción mecánica de personas, sistematizado en un esquema de ordenación lógica de la ciudad.

El primer camino solo conduce al caos, que ya percibimos en el maremagnun del tráfico bonaerense; por el segundo se facilitan las soluciones del urbanismo integral: comodidad, higiene, economía de tiempo y de dinero, mejoramiento de la vida ciudadana en una palabra, soluciones por las que se viene comprometiendo tantos desinteresados y nobles esfuerzos.

Veamos porqué es tan importante esa resolución entre los transportes urbanos y el desarrollo del Plan Regulador.

Cuatro factores o características de todo sistema de transportes determinan la extensión de la zona sobre la cual se establece la población de las ciudades. Esos factores son: 1º) **EL TIEMPO** de recorrido desde la zona central, y de ahí la importancia de la determinación de las zonas isócronas, o sea de igual tiempo de recorrido; 2º) **EL COSTO** del transporte, y por ende, la necesidad de conocer las zonas isotaxas o sea, de igual costo de transporte hasta la zona central; 3º) **LA CAPACIDAD** de los medios de transporte por lo que se requiere conocer el volumen de personas suceptibles de ser transportadas en un mismo tiempo, y, finalmente, 4º) **LA FRECUENCIA** con la cual circulan los medios de transportes.

La sola enumeración de estos cuatro elementos: tiempo, costo, capacidad y frecuencia de los medios de transporte, sugiere inmediatamente, la imagen de la distribución humana en la zona de influencia de esos mismos medios de transportes, alrededor del núcleo central de una ciudad. En efecto, la zona de extensión urbana y la densidad de población, están automáticamente reguladas de acuerdo a las influencias relativas de aquellos cuatro elementos.

Por ello, cabe considerar a la coordinación de los transportes, no ya bajo el estrecho criterio de la economía de las empresas, o con un interés legalista unilateral, sino con un sentido funcional director de la vitalidad urbana, dentro de las normas de un Plan Regulador.

La anarquía reinante en las concesiones, hechas sin principios urbanísticos que las orienten, han consumado ese pavoroso desarrollo de la ciudad, sin discontinuidades que hubieran hecho posible la realización de un hermoso sistema de parques. Desarrollo gráficamente definido como el de «una mancha de aceite sobre un papel», y que

ha hecho denominar a nuestra ciudad «el más grande mar de casas con menos oasis verdes».

Si en lugar de esta anarquía en las concesiones de las líneas de transportes, se hubieran consultado los intereses de la ciudad, con la previsión de las consecuencias posibles de esas concesiones, en lugar de esta difusa red de transportes de todo pelaje que cubre la intrincada red urbana, tendríamos unas pocas líneas maestras, de gran capacidad de transporte o de alta velocidad, que habrían permitido a la población romper la cintura de terrenos baldíos, fruto de la especulación, que rodea la ciudad. Se compensarían las distancias con velocidades mayores, obtendríase el costo reducido del transporte por la concentración de la población en fajas paralelas a dichas líneas maestras y se aseguraría sulmultáneamente el rendimiento financiero de las empresas. La anatomía urbana, en esta forma, se transfiguraría permitiendo a las zonas urbanas alternar con los paisajes naturales, y las explotaciones rurales, penetrando entre los tentáculos urbanos, se acercarían al corazón de la ciudad. El difuso sistema de vialidad y de servicios generales de toda índole que caracteriza a la actual forma de extensión urbana, sería reemplazado por sistemas y servicios concentrados en las zonas donde la mayor densidad humana, provocada por los transportes así coordinados, los harían más eficientes y más económicos. A la extensión sin límites de la ciudad, reemplazaría un sistema de concentraciones locales coordinadas en un vasto PLAN REGIONAL.

Frente a estas consideraciones, toda limitación de jurisdicciones en el estudio y concesión de líneas de transportes en la zona de la Capital o en su extensión provincial, sin un criterio suficientemente claro de la unidad urbana que forman, parece ajena a la realidad consumada en los hechos que han creado la extensa aglomeración bonaerense, tal cual hoy la conocemos. La Asociación de las municipalidades de la Región urbana parece pues, ser corolario lógico de esa situación, para resolver los problemas que a esas Municipalidades les afectan en común, como es el caso de la coordinación de los transportes y el del Plan Regional.

He aquí aspectos fundamentales de la coordinación que merecen ser considerados con tanto detenimiento como el régimen de las tarifas y el temor al monopolio, porque en ellos se implican graves preocupaciones futuras para nuestra ciudad.

El Arquitecto Jorge V. Rivarola disertó en el Instituto Popular de Conferencias

En su sesión del 17 del corriente, el Instituto Popular de Conferencias, celebró una interesante disertación del arquitecto Jorge V. Rivarola, sobre «Arquitectura: la Ciudad y el Arquitecto».

La conferencia fué un análisis exacto y brillante de los problemas de urbanismo nacidos del extraordinario desarrollo de la ciudad moderna, y del papel director que en esa contingencia ineludible de la civilización compete al arquitecto.

Sin tiempo para incluir el texto de la exposición del arquitecto Rivarola, en el presente número, debemos limitarnos a consignar el hecho y anunciar que en nuestra próxima edición nos ocuparemos más extensamente del mismo.

Conferencias sobre Urbanismo, del Arquitecto: Juan A. Scasso

Ha pasado unos días entre nosotros el director de paseos de Montevideo, y destacado urbanista, arquitecto Juan A. Scasso. Aunque el propósito de esa visita fué proporcionarse un breve descanso, el arquitecto Scasso llevado de su espíritu activo e investigador, la aprovechó recorriendo detenidamente nuestra ciudad y estudiando sus aspectos urbanos exteriores, especialmente en lo referente a la necesidad de transformar los espacios libres en parques, plazas y jardines que alivien la congestión de la gran urbe.

El arquitecto Scasso, ha enriquecido así su experiencia directa sobre el urbanismo de las grandes ciudades, tema sobre el que reunió un valioso material informativo y crítico en su reciente viaje de estudio por Europa. El caso de la ciudad de Colonia, sobre el Rin, que ha convertido en un admirable sistema de parques y paseos los terrenos ocupados antes por las grandes fortificaciones que Alemania hubo de desmantelar por imposición del tratado de Versalles, ha sido especialmente estudiado por el arquitecto Scasso, que dedicará a él una de las conferencias que dará en Buenos Aires, en agosto próximo. Los espacios verdes de Berlín y Hamburgo y «El Concepto moderno del estadio», serán otros temas de la serie de conferencias que dará entre nosotros, en día e institución que se dará a conocer oportunamente, el arquitecto Scasso. Su versación especial en la materia y los juicios que emitirá sobre el aprovechamiento de los espacios libres de Buenos Aires, ha rodeado de mucha espectativa la noticia de las próximas conferencias del Arquitecto Scasso, descontándose el buen éxito de las mismas.

Edificaciones en el Barrio Parque

(Palermo Chico)

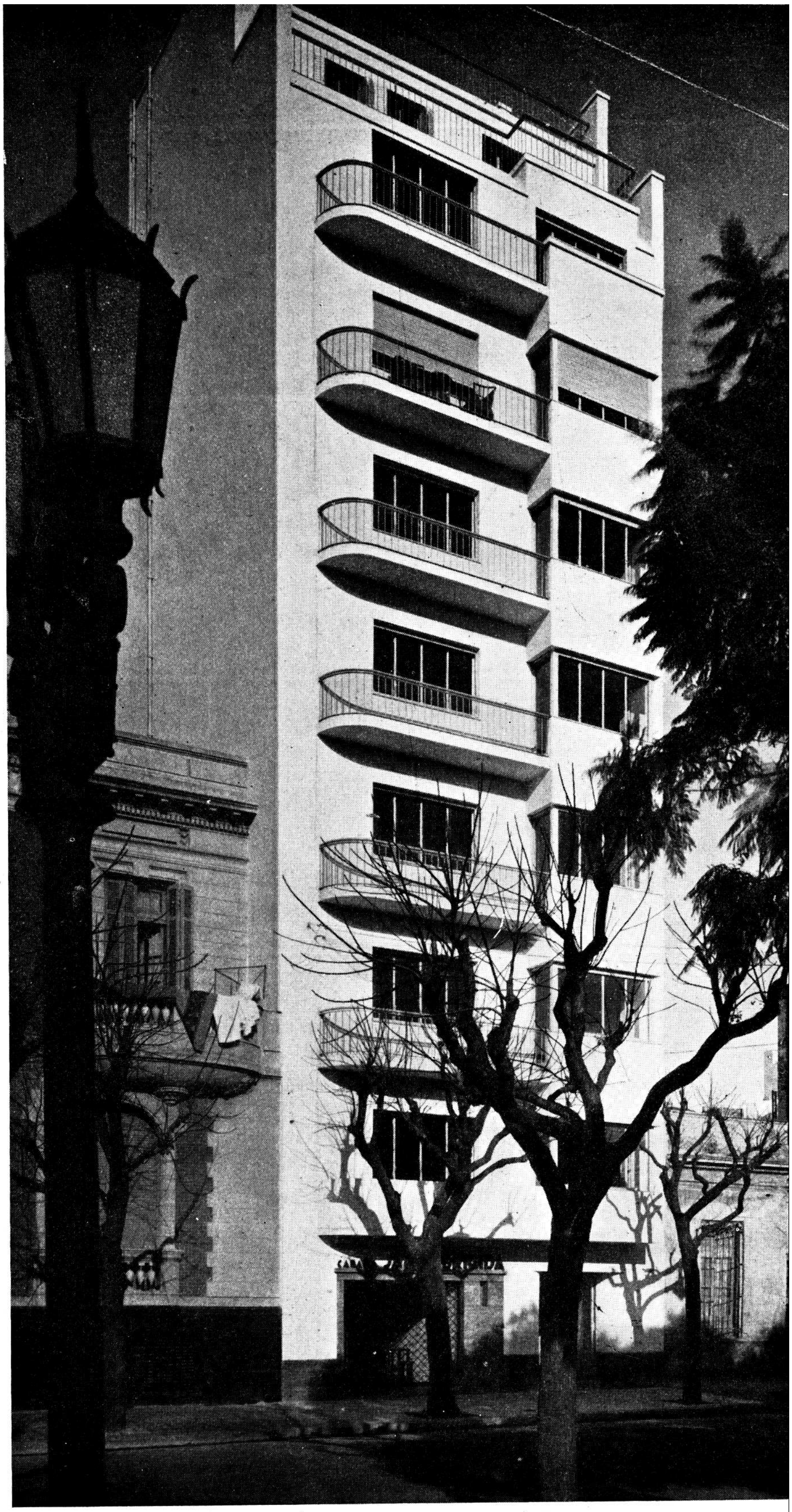
Con respecto a una solicitud particular de edificación de una «casa de vecindad» o de departamentos, en el Barrio Parque (Palermo Chico) el intendente municipal, fundándose en lo dictaminado en el mismo expediente por el Asesor Letrado de la municipalidad, no ha hecho lugar a lo solicitado, por resolución del 24 de julio próximo pasado.

En el mencionado dictamen, dice entre otras cosas el letrado municipal:

« El Barrio Parque (Palermo Chico) tiene un régimen especial y las edificaciones deben tener también un tipo especial (Art. 6 de la Ordenanza del 1° de diciembre de 1911), y así como no son aplicables las disposiciones del Reglamento de Construcciones en los artículos 626 y siguientes del Digesto Municipal que se refieren a condiciones generales de edificación dentro del límite del Municipio pero no a exigencias determinadas a crear un barrio especial que es lo que tuvo en vista la ordenanza de 1911 y decreto reglamentario del año siguiente tampoco tiene nada que ver las disposiciones de la Ordenanza General de Impuestos que solo tiene en cuenta dentro de una categoría de hechos o cosas aquellas sujetas a imposición.

PROPIEDAD DE RENTA
Calle Malabia 2555

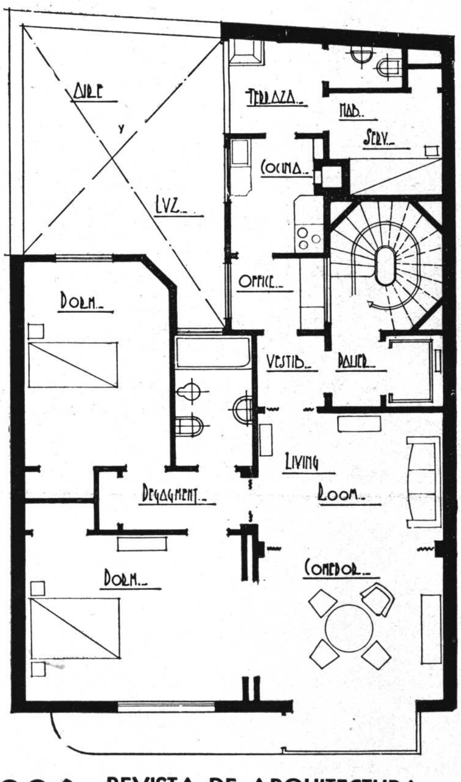
Arquitecto:
Manuel L. Morillo
(S. C. de A.)



Frente



Detalle del frente



Planta tipo

Propiedad de Renta

Arquitecto:
Manuel L. Morillo
(S. C. de A.)

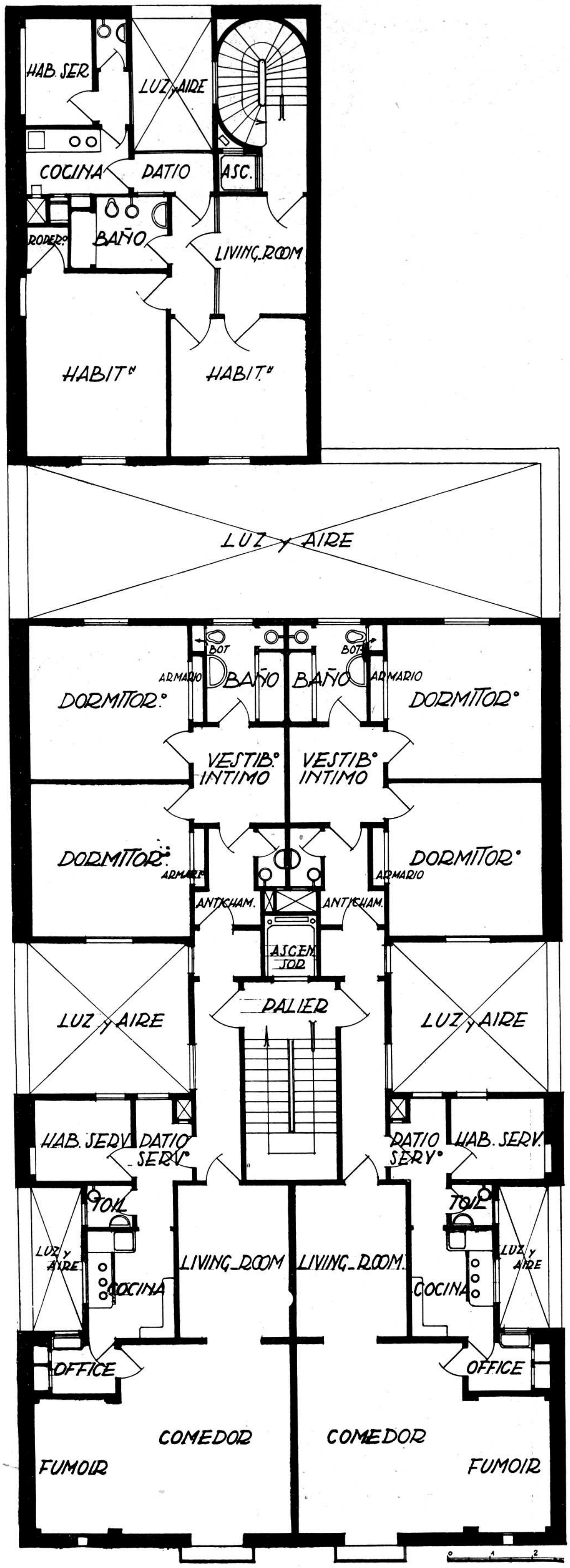


CASA de RENTA
Calle Maipú 739 al 45

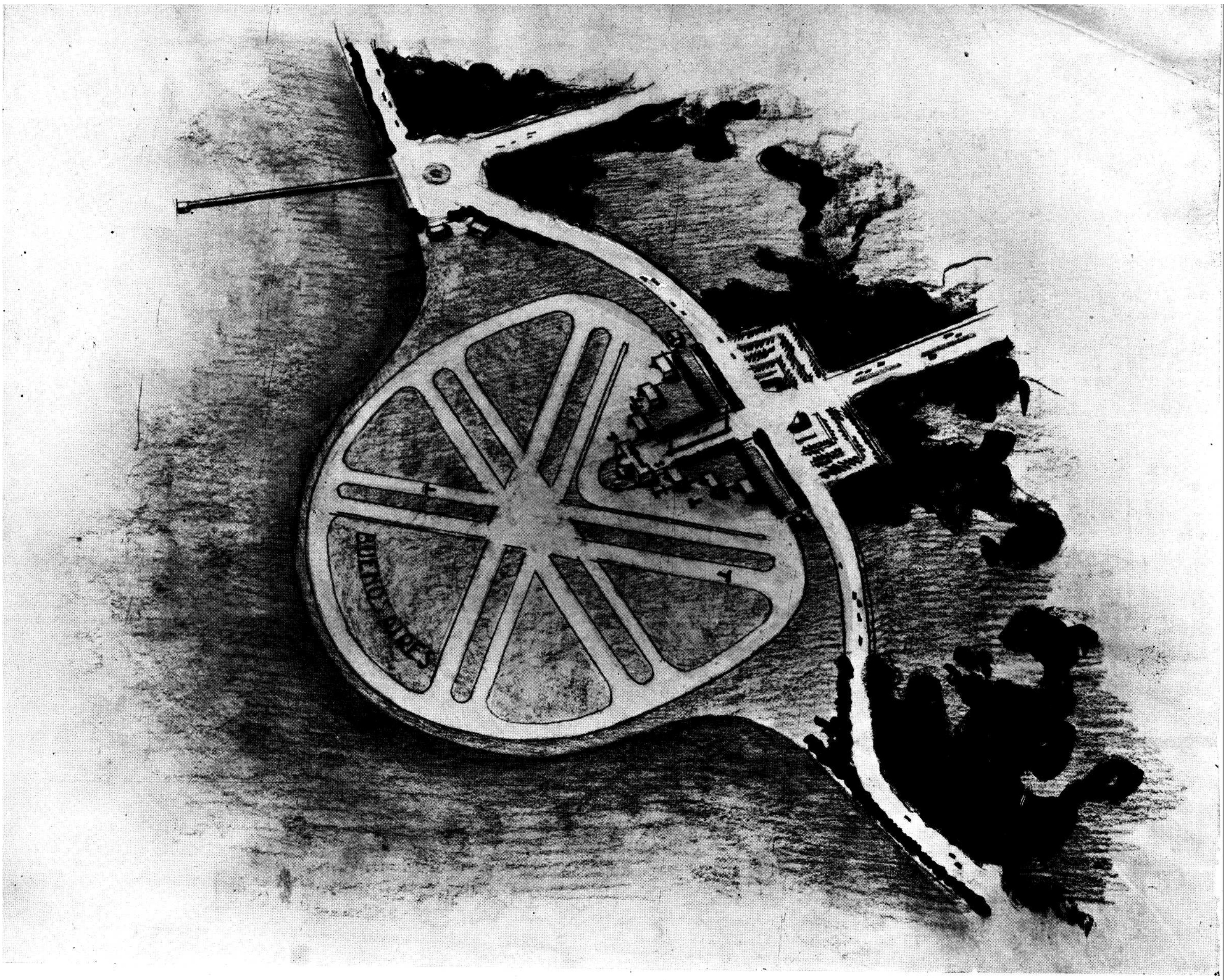
Propiedad del Señor Andrés S. Canessa
Arquitecto: V. M. Lavarello - S. C. de A.

Casa de Renta

Arquitecto: V. M. Lavarello
(S. C. de A.)



Planta típica



El aeropuerto visto desde el avión

EL AEROPUERTO DE BUENOS AIRES

Por el Ingeniero: CARLOS M. della PAOLERA

I — LA CIUDAD TERMINAL EN LAS VIAS DE TRAFICO

LA gran ciudad terminal de las rutas del Atlántico Sud pareció olvidar en estos últimos tiempos que su puerto, es decir, el punto de contacto del sitio urbano con la vía marítima del tráfico internacional, había sido no sólo su causa de creación sino también el más activo factor de propulsión de su desarrollo gigantesco. Pero el olvido no consistió precisamente en descuidar sus instalaciones portuarias, marítimas y fluviales, sino en no atribuir la importancia que corresponde al moderno sistema de intercambio constituído por el tráfico aéreo.

Todo el mundo sabe perfectamente la influencia que ha tenido y que tienen en la evolución urbana las vías de tráfico y los sistemas de transporte. El estudio de la evolución de las ciudades nos muestra la decadencia de la antigua Efeso al perder el contacto con el mar Egeo y la caída del poderío de Brujas medioeval bajo la influencia de una causa local que la aisla de las rutas del Mar del Norte. Los más variados y numerosos ejemplos ponen en evidencia el desplazamiento del apogeo urbano de ciudad en ciudad y de país en país contemporáneamente con los cambios experimentados en la actividad de las grandes rutas del tráfico mundial, como consecuencia de los descubrimientos de nuevas tierras o de extensión de horizontes por medio de la conquista.

La era de los ferrocarriles ha sido decisiva en el desarrollo de las ciudades y su acción es tanto más tangible para nosotros cuanto que se ha llevado a cabo en época reciente. Las rutas modernas y el automovilismo están ya actuando intensamente en la formación y estructuración de los centros urbanos de la actualidad. Estos precedentes deben servirnos para conceder a los transportes aéreos

toda la importancia que corresponde atribuir a los factores de progreso y civilización.

Pero nosotros habíamos olvidado que la aeronavegación ya cuenta prácticamente como elemento activo y normal en el tráfico nacional e internacional. El problema de la instalación de un puerto para la navegación aérea no se había encarado con la urgencia requerida y sobre todo con una comprensión clara de la trascendencia de la obra a realizarse. Un aeropuerto para nosotros parecía tener la misma importancia que la construcción de un estadio para football, de un autódromo o de un campo de juegos atléticos. Se le consideraba únicamente como una instalación de carácter deportivo.

La realidad es que falta aún mucho por hacer para formar en el país una verdadera conciencia en lo que se refiere a la importancia y a la utilización práctica de la navegación aérea. El reducido porcentaje formado por los que vuelan no puede contrarrestar la influencia de la masa de los que no han despegado de la tierra. Pero si para los primeros es justo loar su entusiasmo de propagandistas no se puede tolerar de parte de los últimos no ya la indiferencia pasiva sino el escepticismo anacrónico. La campaña de divulgación a hacerse en pro de la navegación aérea debe ser activa e intensa. La incomprensión es la única causante de que no contemos ya con un aeropuerto (y lo que es peor ni con el terreno para instalarlo) y que sigamos creyendo que la ruta aérea del zeppelin pueda quedar cortada en el mástil de amarre de Río de Janeiro.

II — ANTEPROYECTO DE UBICACION

La ubicación de un aeropuerto en Buenos Aires constituye un problema de difícil solución. Tanto dentro como en los alrededores próximos de la capital no existen ya terrenos libres, de la amplitud necesaria como para dar cabida a las pistas e instalaciones de un puerto aéreo de primera categoría como corresponde a una estación terminal de extensas rutas internacionales. Ya en 1925, la Comisión Municipal de Estética Edilicia, deja constancia que «del estudio practicado por esta Comisión resulta que no hay probabilidad de ubicar un aerodromo en el perímetro administrativo de la Capital, siendo por lo tanto necesario preverlo en las inmediaciones del perímetro urbano, sea en los terrenos linderos a la línea férrea del Central Argentino, o bien hacia la costa sud, paralelamente a la línea del ferrocarril de Buenos Aires a La Plata».

En una ciudad densa y de gran extensión como es la nuestra, la ubicación alejada del aeropuerto significaría crear graves inconvenientes para la rapidez de los servicios por la necesidad de atravesar amplias y congestionadas zonas de la aglomeración para llegar al núcleo de la capital. Además, dado que llegan a Buenos Aires varias líneas de hidroaviones, se debe contemplar la necesidad de disponer en el aeropuerto el espacio adecuado y las instalaciones para el acuatizaje y partida de esa clase de aparatos.

Para responder a las exigencias que se acaban de anotar y dado que en estos últimos años se insinuaba la pocibilidad de disponer de una extensión de terreno bien ubicado, proporcionado por el relleno de la avenida costanera norte, todas las miradas se dirigieron hacia esa región de la ciudad. La iniciativa en este sentido fué tomada casi simultáneamente por la Dirección General de Aeronáutica Militar y por la Cámara Argentina de Comercio. A principios de 1932 estas instituciones propusieron como ubicación conveniente la zona ganada al río en la costanera norte en correspondencia con el máximo avance de dicha obra sobre el estuario, esto es a la altura de la calle Dorrego.

Las actuaciones producidas en las reparticiones nacionales fueron remitidas a la Municipalidad de la Capital con objeto de requerir su opinión dado que «el paraje elegido colindaba con la defensa y jardines que la comuna construía en ese lugar».

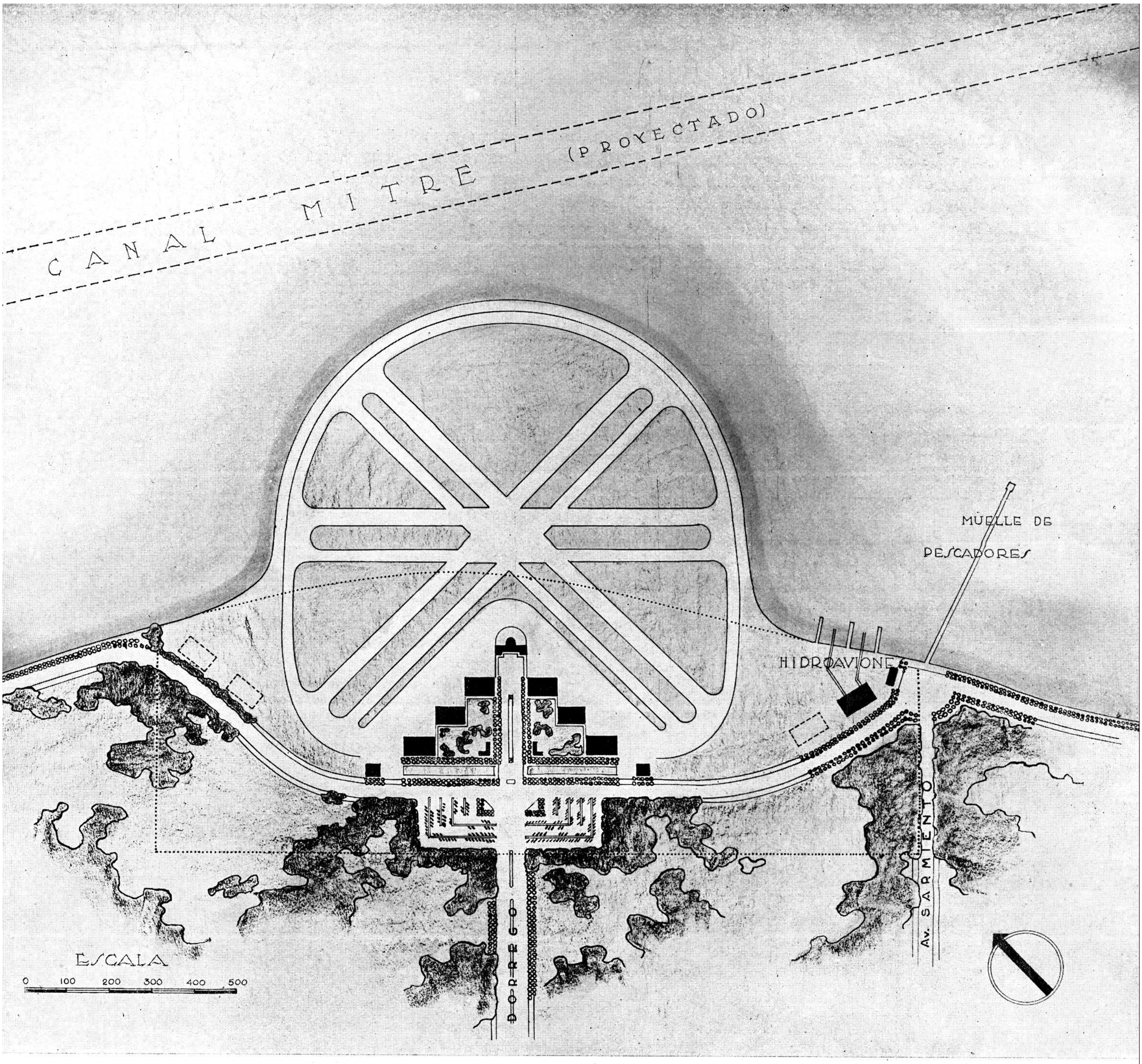
La Municipalidad, a fines de 1932, sostiene que la ubicación propuesta no es conveniente, en especial por razones económicas, dado que las fuertes sumas invertidas en la obra de la avenida costanera podrían ser recuperadas en parte «enajenando los terrenos adyacentes al parque propiamente dicho, delineándose un barrio modelo que daría impulso comercial y valorizaría al mismo tiempo todos los barrios contiguos».

El asunto pasa luego a consideración de la Dirección del Plan de Urbanización la que antes de expedirse requiere informes previos de las siguientes reparticiones nacionales: Dirección General de Meteorología, Dirección General de Aeronáutica (M. de Guerra), Servicio Aeronáutico Naval, Dirección General de Aviación Civil, Aduana de la Capital y Dirección General de Correos y Telégrafos. Consultando la brevedad de estos capítulos y por ser de fácil deducción, se omite reseñar la intervención que corresponde a cada una de las reparticiones citadas. Pero la simple nómina que se deja anotada da una idea cabal de las variadas exigencias a tenerse en cuenta para la instalación de un aeropuerto.

Toda la información producida por las reparticiones arriba citadas, que analizan el problema desde sus puntos de vista especiales, concuerdan en considerar como muy favorable la ubicación propuesta en la avenida costanera norte. La Dirección del Plan de Urbanización teniendo en cuenta los informes técnicos producidos y dado que la instalación en la costanera satisface una exigencia primordial de rapidez de comunicación con el núcleo de actividades urbanas, acepta en principio la ubicación del aeropuerto en ese paraje haciendo ciertas reservas que se refieren a modificaciones «in situ» de los proyectos anteriores. En efecto, dichos proyectos preveen la utilización del terreno de la costanera en toda su profundidad (superficie limitada por línea punteada en la planta general). Se sostiene que no puede ser admisible para la Municipalidad que se corte netamente la avenida costanera y los jardines, obligándose a la arteria ribereña a hacer dos codos bruscos para internarse y correr, en más de mil metros, adosada a las líneas del Ferrocarril Central Córdoba. Para salvar esta situación se presenta la posibilidad de adoptar un criterio intermedio consistente en avanzar con las pistas ubicadas en un semicírculo que se internaría en el río, obteniéndose como consecuencia las siguientes ventajas:

1º — La avenida costanera se separaría de la costa frente al aeropuerto sin desviaciones bruscas, es decir, por medio de suaves inflexiones hacia tierra adentro, corriendo siempre entre jardines en terrenos ganados al río.

2º — Mayor amplitud para las instalaciones y obtención de una longitud mayor para las pistas (1 de 1.000 y 2 de 1.200 metros), condición mínima absolutamente in-



Planta general del aeropuerto - Anteproyecto confeccionado por la Dirección del Plan de Urbanización

dispensable para la seguridad de un aeropuerto que deberá ser de primera categoría y que está destinado a recibir aviones cada vez más grandes y más cargados en servicio diurno y nocturno.

La amplitud necesaria es una condición importantísima para la prestación de un servicio público para el que el Estado deberá garantizar la seguridad del aterrizaje.

3º — Independencia absoluta de todos los servicios del aeropuerto que se harían exclusivamente dentro de la zona reservada, limitada al este por el río y al oeste por la avenida costanera. Unicamente el estacionamiento de vehículos en días de afluencia excepcional se haría en lugares dispuestos sobre el límite oeste de la costanera (ver planta general). En algun proyecto anterior la avenida costanera figuraba corriendo sin modificación por la ribera del aeropuerto lo que entraña peligros frecuentes para los aviones y para el tráfico terrestre.

4º — Posibilidad de formar una verdadera entrada a la ciudad desde el aire, por medio de una composición bien destacada sobre la costa, constituyendo un motivo central de gran valor estético en el desarrollo de la avenida costanera. Esta ventaja es también de positivo interés a los fines de facilitar los aterrizajes pues puede decirse que el puerto se adelanta para recibir a los aviones y el señalamiento del terreno es fácilmente individualizable aún en operaciones nocturnas que exigen gran precaución en las maniobras y la utilización de una superficie doble a la necesaria durante el día.

El temperamento propuesto por la Dirección del Plan de Urbanización fué aceptado en mayo último, como po-

sible solución, por el Comité Permanente de Aeronáutica que se reunió con objeto de tratar un proyecto de ley formulado por el Diputado Nacional doctor Carlos Manacorda para la construcción del aeropuerto de Buenos Aires. En tal caso, quedaría por determinarse el máximo avance posible dentro del río, pues próximamente a la costa deberá construirse el canal Mitre de acceso al puerto de cabotaje.

III — ALGUNAS CONSIDERACIONES COMPLEMENTARIAS

Las sugestiones esbozadas en el capítulo precedente así como las representaciones gráficas que acompañan a estas *líneas sólo tienen* el valor de orientaciones a debatirse y de anteproyecto a estudiarse o a modificarse para adoptar su forma definitiva. Aún la ubicación misma del aeropuerto queda librada al resultado de un estudio definitivo que deberá hacer una comisión especial si se sanciona el proyecto de ley a que aludimos más arriba.

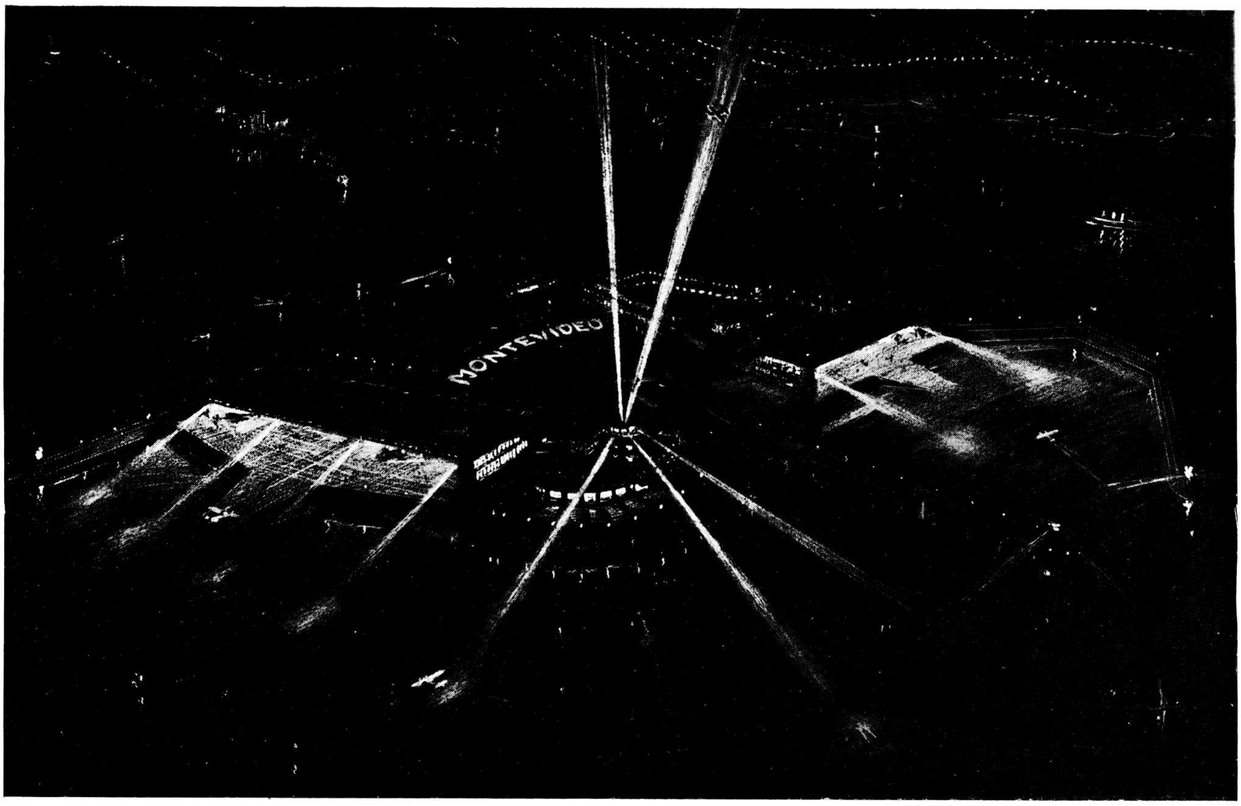
El problema que tratamos es más complejo de lo que a primera vista pareciera. La escasez de terrenos apropiados ha obligado a echar mano al recurso de la avenida costanera. Con frecuencia hemos sostenido que los terrenos de la costanera constituyen el lugar común de todas las aspiraciones de instalación gratuita. Si la ubicación torcida y la construcción inadecuada del muelle y local del club de escasos pescadores no concuerda con la posición prominente que esas instalaciones ocupan en la avenida costanera, la formación del aeropuerto como motivo principal del paseo ribereño es inobjetable por razones de jerarquía funcional. Las ideas fundamentales esbozadas en el primer capítulo de este trabajo pueden hacerse valer para justificar una ubicación privilegiada a dedicarse a un órgano importantísimo de la ciudad que tanto debe a su función portuaria.

Puede muy bien negarse a un balneario, a un estadio o a un gran hotel el privilegio de instalarse en el centro avanzado de la avenida costanera. Pero destinar tal lugar al aeropuerto significa que Buenos Aires tiene gratitud para su pasado y clara visión del porvenir.

En el estudio definitivo habrá que considerar la posibilidad de establecer no uno sino varios aeropuertos, convenientemente distribuídos en la extensa aglomeración bonaerense y eficazmente intercalados en la gran red de líneas internacionales y nacionales que debieran comenzar a organizarse. Tampoco habrá que omitir la colaboración imprescindible de los técnicos particularmente especializados en los delicados problemas que encierra la instalación y construcción de los aeropuertos. Convendrá también olvidar, para una creación tan importante, nuestro tradicional criterio de economía que consiste en reducir los primeros gastos para dar a luz una cosa sólo viable por pocos años.

Dados los requerimientos del progreso y la trascendencia que tiene para la ciudad la construcción de un puerto aéreo terminal de primera categoría, los poderes públicos tanto nacionales como municipales deben colaborar y facilitar su realización. Tal es la tesis que ha sostenido en todo momento la Dirección del Plan de Urbanización. Las objeciones de orden estético que se han formulado a la ubicación del aeropuerto en el futuro paseo costanero no resisten a la compensación amplia obtenida por la creación de un motivo de gran atracción popular, en el que se desarrollarán constantemente imponentes espectáculos como son los que provocan la llegada y salida de los aviones e hidroaviones.

Y además de su función primordial, nuestro primer aeropuerto podría desde ya prestar un gran servicio a la ciudad de Buenos Aires. Desde el punto de vista urbanístico, la base del futuro aeropuerto y su zona de reserva exterior podrían llegar a constituir un medio eficaz para salvar a la región central de la avenida costanera de la fiebre de edificación que nos agobia.



Vista nocturna

ANTE - PROYECTO DE AERO PUERTO Y BASE AERO NAVAL EN LA ISLA LIBERTAD DE MONTEVIDEO

Algunas consideraciones por el Arquitecto: JOSE DEMICHELI

El proyecto de Aeropuerto y Base aeronaval de la armada uruguaya, que será construído en la bahía de Montevideo, y cuya descripción por el arquitecto José Demicheli, va a continuación, ha sido formulado por una comisión integrada por el nombrado profesional, que desempeña el cargo de director de las construcciones militares del país vecino; por el ingeniero Iglesias Hijes, director del puerto de Montevideo; por el arquitecto Raúl Frederich, de la dirección de arquitectura del Ministerio de Obras Públicas, y el capitán de navío Atilio H. Frigerio, como asesor.

A la deferencia del arquitecto Demicheli, que nos ha facilitado toda la documentación del proyecto, debemos esta nota, que, por su evidente interés, será debidamente apreciada por nuestros colegas.

(Nota de la Dirección).

COMENCEMOS por estudiar suscintamente dos aspectos del problema, que la Comisión técnica no considera, porque le fueron dados; nos referimos a la ubicación elegida y a la organización mixta del servicio.

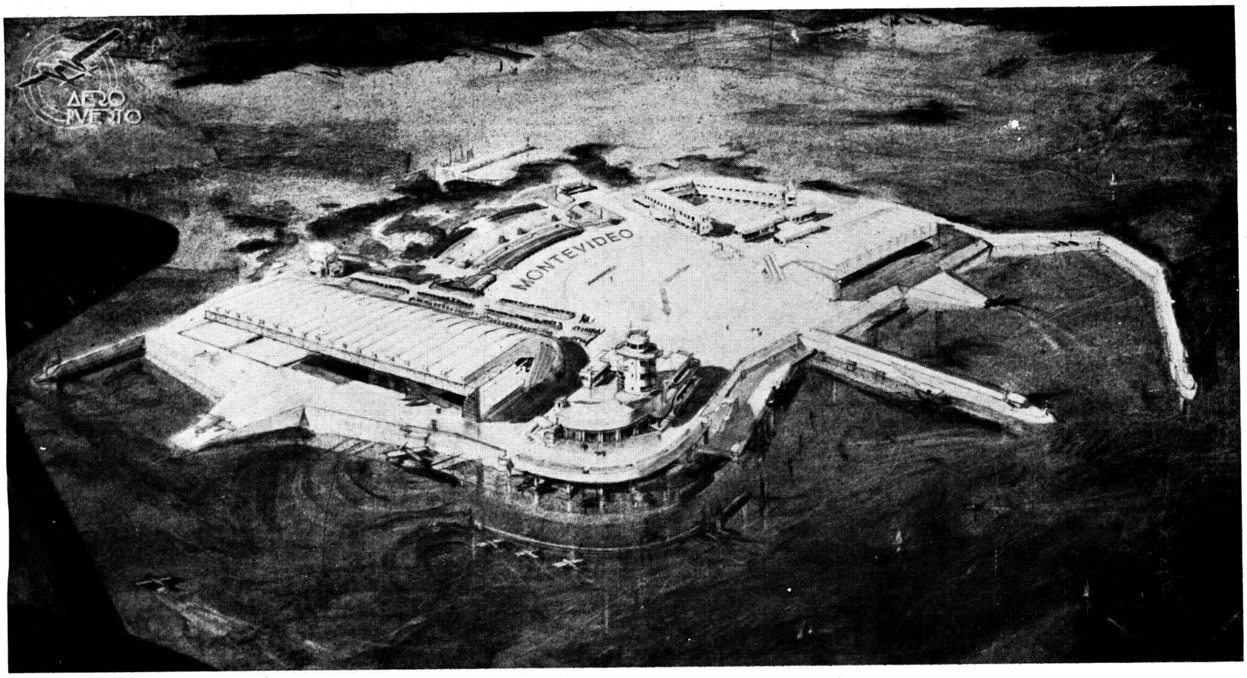
UBICACION. — Se juzga excelente. Anotemos entre otras, las siguientes ventajas:

a) Permite un rápido desplazamiento del pasaje al centro poblado. Sabido es que la Isla se encuentra a 5 ó 6 minutos de lancha del Puerto, lo que casi equivale decir del centro mismo de la ciudad.

b) La ubicación de la Isla dentro de la Bahía y su situación especial en la misma, hace que las actuales escolleras de defensa del Puerto concurran a la obtención de una amplia y bien lograda zona de acuatizaje, con lo que se consigue reducir al mínimo las defensas marítimas propias del Aeropuerto.

c) Las profundidades generales relativamente reducidas, facilitan económicamente la construcción de las antedichas defensas.

d) La misma razón de encontrarse la Isla incorporada



Perspectiva aérea

a la Ciudad y envuelta por ella, hará seguramente que el Aeropuerto constituya un lugar especial de atracción para paseantes y turistas. La Comisión ha tenido esto muy en cuenta, dando especial desarrollo en el programa a los servicios relacionados con ese aspecto.

Tales son en síntesis, las ventajas fundamentales que cfrece la ubicación elegida. Frente a ellas, solo puede anotarse un inconveniente de relativa importancia, pero que de ningun modo pesa lo bastante para impedirnos clasificar aquella de inmejorable. Nos referimos a la configuración topográfica de la Isla, que la hace en gran parte inundable en las máximas crecientes y reduce considerablemente su perímetro normal, ya que éste es bastante menor al correspondiente al nivel O. del Puerto. Ello ha obligado a proyectar obras de contención y relleno de alguna monta, ganando pequeñas zonas al mar, no sólo para subsanar aquellos inconvenientes, sino también para desarrollar racionalmente el programa impuesto.

ORGANIZACION DE LOS SERVICIOS

Si hay algo fundamentalmente radical en la solución dada al problema, en relación a nuestras condiciones particulares, es esto de agrupar en una sola organización, los servicios correspondientes a la Base aeronaval y al Aeropuerto. Esta idea tan simple, surgida naturalmente de nuestras propias posibilidades, constituye el «quid» de la cuestión.

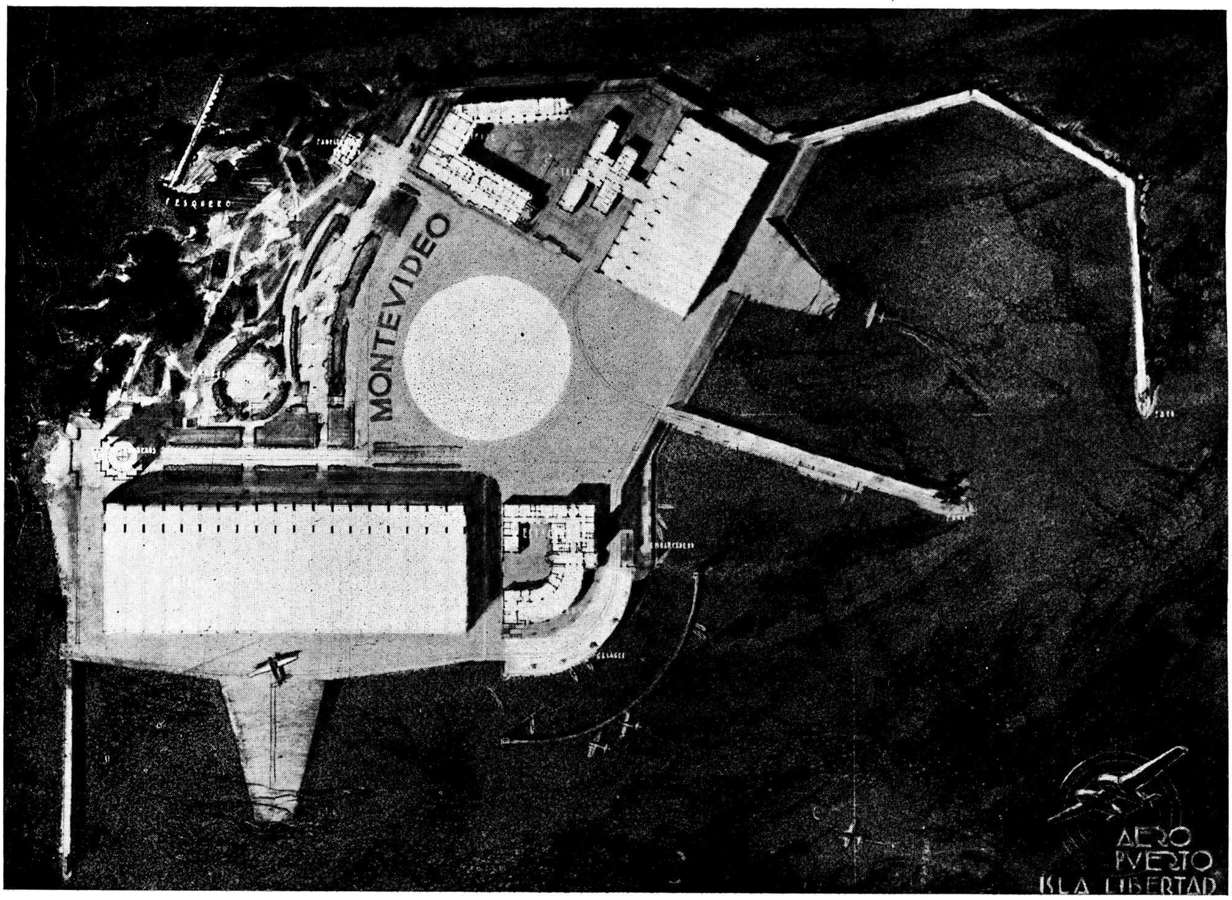
Los precarios medios de que dispone actualmente nuestro Servicio Aeronáutico de la Armada, no llegarían seguramente a justificar la inversión de sumas relativamente abultadas en instalar por separado una base-aeronaval.

Las actuales rutas de nuestro tráfico aereo comercial, que podrán imaginarse de amplias posibilidades futuras, pero que al presente ofrecen poca intensidad, tampoco justificarían la creación de un Aeropuerto, en momentos en que el país soporta una intensa crisis económica.

Fundir ambas cosas en un solo organismo, simplificando servicios y aminorando gastos. Volcar la institución presupuestal de nuestro Servicio Aeronáutico de la Armada, al servicio de la Aviación comercial, dando a aquel un carácter útil en la paz, es indudablemente una idea muy simple, pero eminentemente práctica y de sabia prudencia.

DESARROLLO EN ETAPAS. — El ante proyecto estudiado, comprende—como lo manifiesta la Comisión—, la totalidad de las obras con amplia previsión de futuro, a fin de objetivar todas las sugestiones admisibles en una concepción de esta índole, pero planeado en forma, que permite una gran elasticidad de realización en consonancia, no solo con la naturaleza misma de los servicios a que se destinan, sino también en relación a las distintas posibilidades económicas que se ofrecieren. Y es precisamente esa fusión de servicios en un todo orgánico, lo que ha hecho esencialmente factible la descomposición de la obra en etapas, dentro de un plan lógico de desenvolvimiento.

Para la mejor compresión de estos conceptos, citemos uno solo de los muchos ejemplos que podríamos ofrecer: En la primer etapa solo se ha previsto la construcción de un hangar: el correspondiente a la base aeronaval. Dicho hangar, con capacidad para 5 hidroaviones del tipo de gran crucero, se destinaría inicialmente para aeronaves de la armada y de la aviación comercial. Nos ponemos así a cubierto de cualquier eventualidad. En efecto, nuestra aviación naval solo dispone de 3 hidroaviones y no existe por el momento posibilidad de ser aumentada. La aviación de tráfico comercial tampoco ha adquirido para nos-



Planta general

otros ni intensidad ni estabilidad bastante en sus líneas, para asegurar por si sola el rendimiento de instalaciones costosas. Ambas aviaciones, — especialmente la comercial acrecentarán seguramente su capacidad en forma progresiva y rápida y entonces será llegado el momento de atender esas necesidades avanzando un paso más en el plan previsto. Entre tanto, el referido hangar funcionará como alojamiento permanente de las aeronaves de la base, dejando un amplio espacio para pulsar, digamos así, las necesidades que planteen las del tráfico comercial.

Si algun mérito ofrece el ante proyecto estudiado, es este de permitir marcar un ritmo agil, pero de mesura y prudencia para el desarrollo sucesivo de las obras, haciendo que estas se adapten lo mejor posible en cada momento, a una actividad cambiante que avanza y se desarrolla en forma sorprendente.

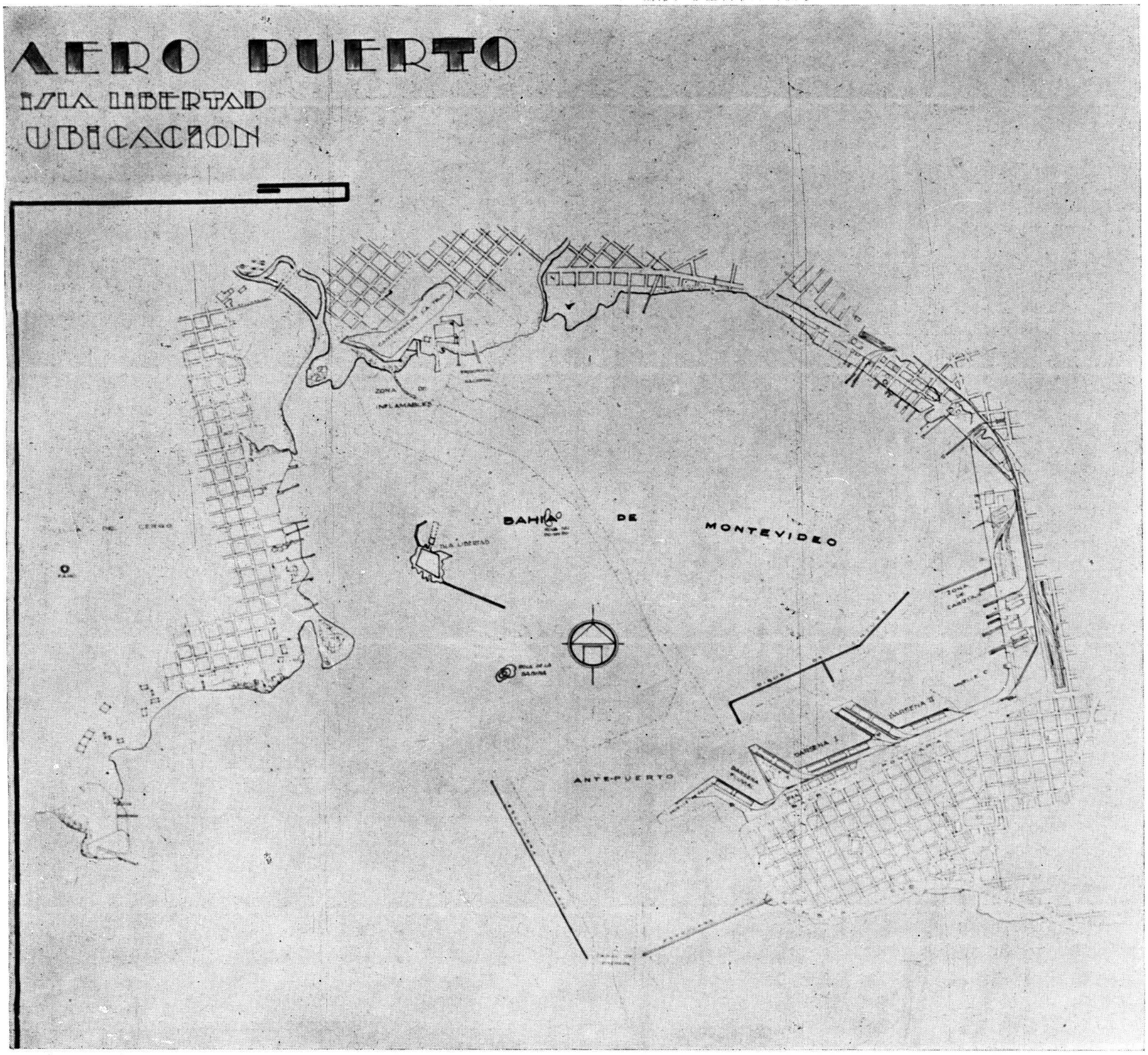
POSIBILIDADES DE REALIZACION. — La idea de dotar a nuestra ciudad de un aeropuerto, no es nueva. Hace años que se agita, por lo mismo que es una necesidad tiempo atrás sentida, pero que se intensifica día a día y se hará apremiante si no se atiende en tiempo.

El ante proyecto estudiado es solo una etapa en la tesonera campaña iniciada hace algunos años por el actual Director del Servicio Aeronáutico de la Armada, Capitán de Navío Atilio Frigerio, que ha sido y es indudablemente el gran animador de esta obra. A su dinámico entusiasmo se debe que ella cuente hoy con una general favorable corriente de opinión y con el asentimiento y apoyo de hombres prominentes del Gobierno. Entre éstos, es necesario citar en primer término al señor Presidente de la República Dr. Gabriel Terra, quien ya desde su puesto de Consejero Nacional, llamó la atención sobre la necesidad de encarar la realización de una obra de indudable interés colectivo y que al presente es francamente partidario de su iniciación.

La financiación no ha sido aun encarada, pero creo que no ofrecerá mayores dificultades, no solo porque en conjunto no importa la inversión de sumas muy abultadas, sino también porque el desarrollo en etapas, previsto para las obras la hacen de absoluta practicabilidad.

Me atrevo pues a afirmar que el Aeropuerto se hará, mal que les pese a los espíritus mezquinos e interesados, — que no faltan nunca en parte alguna —, y no podían faltar entre nosotros que pretenden sentar un juicio lapidario sobre toda obra de aliento, lanzando, tan enfáticamente como faltas de sentido, expresiones que quieren ser el trasunto de una gran autoridad en la materia: « Fantasías... Proyectos... »

JOSE DEMICHELI.



Plano de ubicación

Memoria de la Comisión

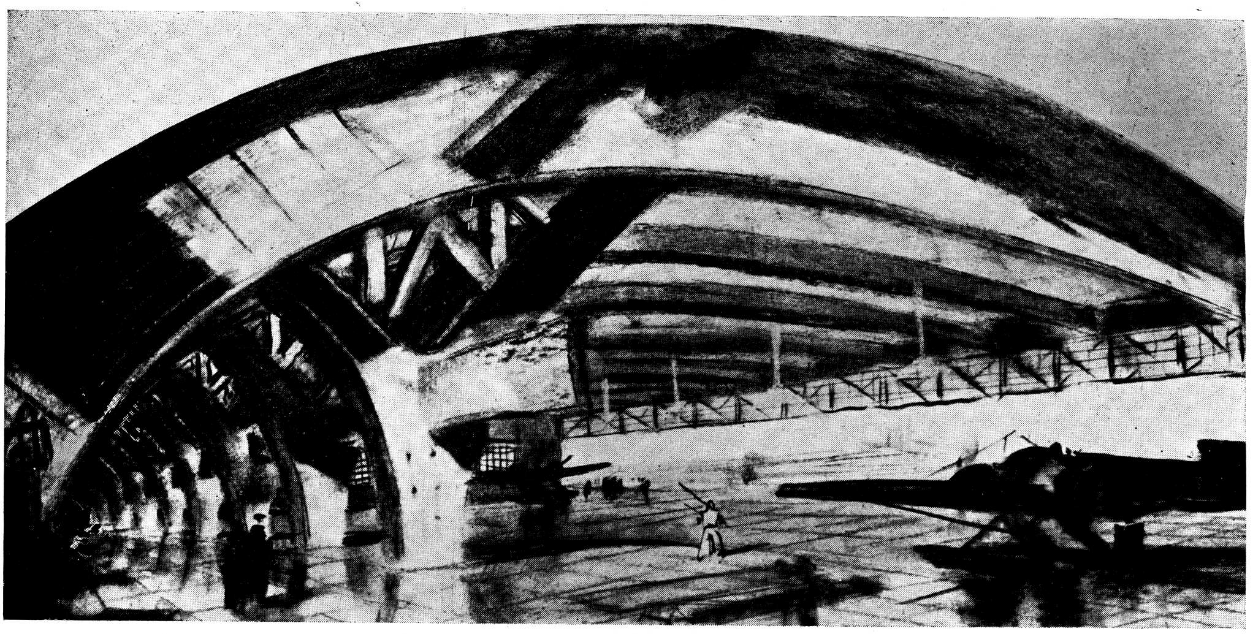
ESTADO ACTUAL DE LA ISLA

Con excepción de la reducida superficie circundada por el recinto que muestra el plano en el que se encuentra emplazado el edificio existente, destinado anteriormente a depósito de inflamables, el resto de la Isla es inundable. La cota del referido recinto actual es de + 4 mts. sobre el O. de las aguas en el Puerto de Montevideo. Se ha previsto elevar el nivel general de la Isla a + mts. 50 previendo así las crecientes máximas. En el plano Nº 22 se muestra el perímetro de la Isla correspondiente a la cota O. y el perímetro futuro una vez afectuadas las obras de contención y rellenos necesarios. Como puede apreciarse ha sido imprescindible ganar pequeñas zonas al mar, único medio de poder desarrollar convenientemente el programa impuesto. Es preciso tener presente que el perímetro corriente de la Isla,—dada su configuración topográfica—es corrientemente inferior al correspondiente a la cota O.

Las escasas profundidades que se presentan en las zonas a ganarse al mar, constituye un factor favorable desde el punto de vista económico, en la realización de muros de contención, escolleras, etc.

OBRAS MARITIMAS

Dada la ubicación de la Isla, dentro de la Bahía y las actuales obras de defensa del Puerto, solo se ha juzgado necesario proyectar dos escolleras, las que sumadas a aquellas defensas y a la masa general de la Isla, crean una zona de aguas calmas de la amplitud necesaria para el acuatizaje y despegue de las aeronaves.



Vista interior de un hangar

La escollera menor y el actual muelle prolongado y transformado en escollera, crean el espejo de aguas que exige la técnica aeronáutica para estos organismos.

HANGARES

Se ha previsto la construcción de dos hangares: uno para la base aeronaval y otro para la aviación comercial, ambos de idéntica forma constructiva, a la que se ha llegado después de un estudio detenido. Esta forma permite, — entre otras ventajas de orden puramente técnico —, obtener grandes superficies cubiertas exentas de apoyos intermedios y su realización por etapas sin inconvenientes constructivos.

El hangar de la base aeronaval tiene 35 mts. de ancho por 70 mts. de largo. La boca de entrada corresponde a todo el largo de un lado mayor, sin apoyo alguno, lo que permite la máxima amplitud de maniobra. La capacidad de este hangar ha sido prevista para alojar cómodamente una escuadrilla de 5 hidroaviones del tipo de gran crucero, o sea de una envergadura aproximada de 25 mts.

El hangar comercial. — cuya construcción sería efectuada totalmente o por etapas, de acuerdo con concesiones o convenios especiales con las compañías de navegación aérea —, puede alcanzar una dimensión máxima de 150 mts. de largo por 40 mts. de ancho, lo que se juzga más suficiente como previsión del futuro.

TALLERES

Anexo al hangar militar se ha agrupado los talleres, distribuídos en la siguiente forma:

TALLER DE CARPINTERIA. — Comprende:

a) Cabina de vigilancia y despacho del encargado.
b) Carpintería de fusilaje.
c) Sala de máquinas.
d) Obra blanca.
e) Secado y horno.
f) Entelado.
g) Hélices.
h) Lustrado.
i) Pinturas.
j) Depósito del taller.
k) Caldera, etc.

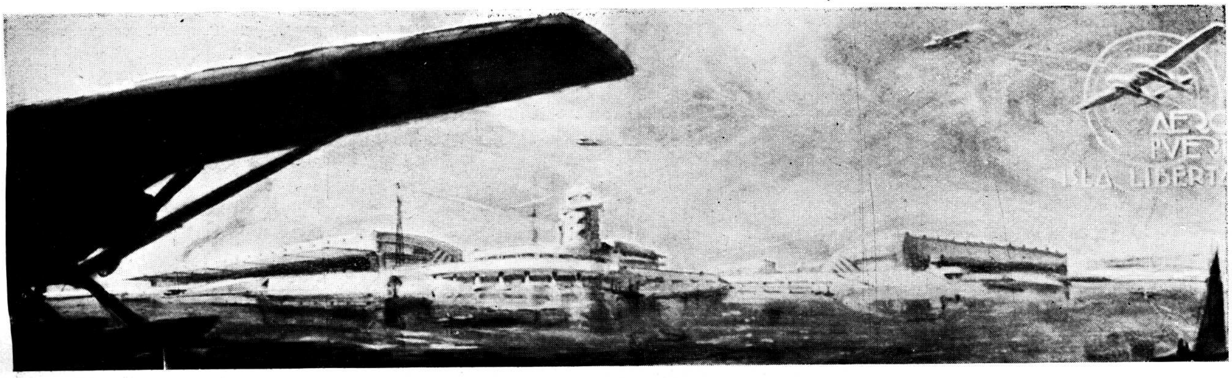
TALLER DE MECANICA. — Comprende:

a) Cabina de vigilancia y despacho del encargado.
b) Sala de máquinas.
c) Sala de motores.
d) Ajustado.
e) Banco de pruebas.
f) Fragua y hojalatería.
g) Fundición.
h) Soldaduras.
i) Horno de sementación.
j) Nikelado.
k) Electricidad.

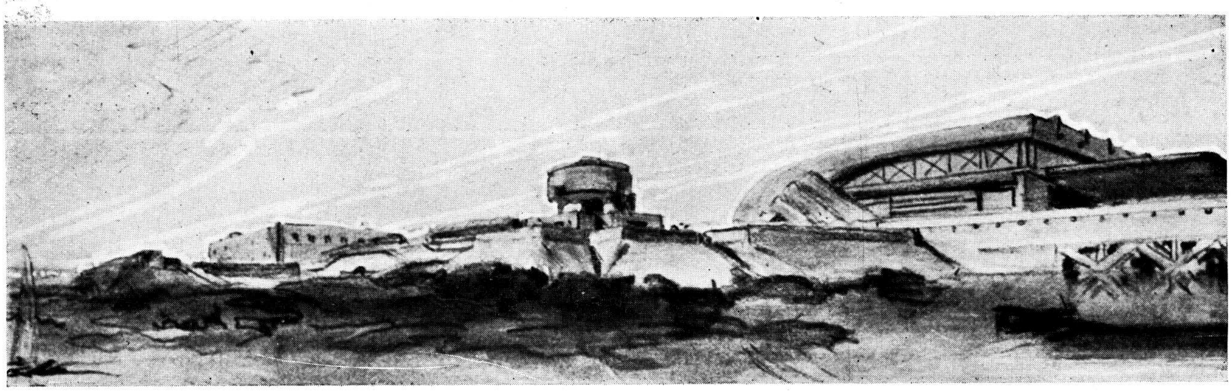
Comunes a estas dos grandes secciones, se ha previsto los siguientes servicios:

a) Administración, Jefes de taller, etc.
b) Depósito general y de herramientas.
c) Oficina de control y entrada.
d) Vestuarios.
e) Servicios higiénicos, etc.

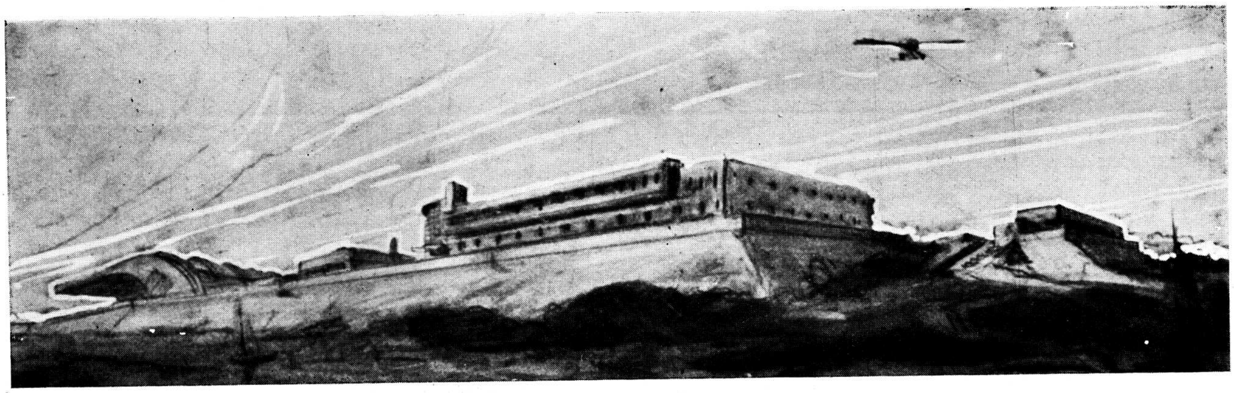
Dentro del mismo hangar se ha previsto un espacio, con plataforma de vivelación, etc., que funcionará como sala de montajes. Este espacio si se juzgare necesario se independizaría del resto del hangar con divisiones móviles de mallas metálicas.



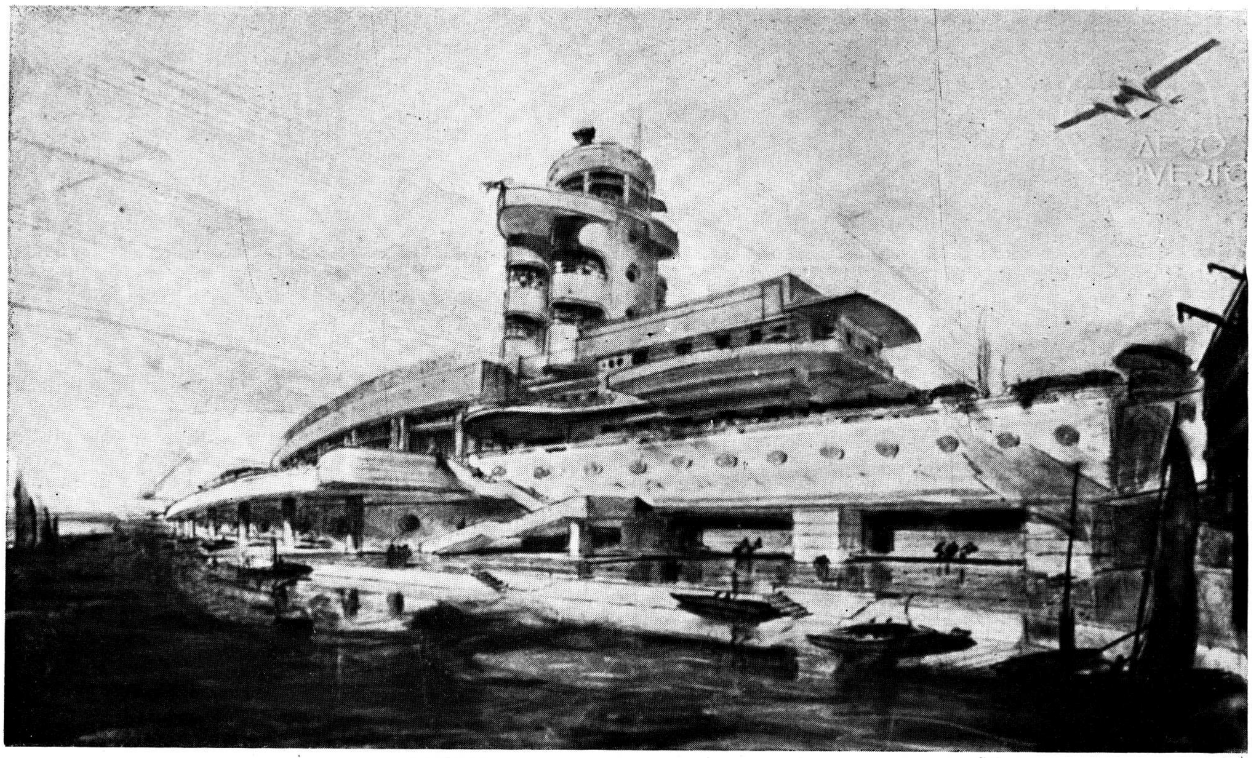
Vista de llegada a la isla



Perspectiva oeste



Perspectiva este



Dirección, embarcadero y torre de observación

ESTACION DEL AEROPUERTO. — Comprende los siguientes servicios:

PLANTA BAJA

a) Hall de público.
b) Oficina de informes y turismo.
c) Oficina de correos, telégrafo y teléfonos.
d) Aduana y depósito de equipajes.
e) Policía y resguardo.
f) Dirección, sala de espera, empleados y archivos.
g) Primeros auxilios, botiquín y sanidad marítima.
h) Alojamiento de pilotos de tránsito, servicios higiénicos, etc.

PLANTA ALTA

a) Apartamento del Comandante, que corresponde: Despacho, dormitorios, comedor y servicios.
b) Estación de teléfonos y telégrafo.
c) Alojamiento del vigía, depósito de banderas y señales, etc.

TORRE

1º SERVICIO METEREOLOGICO. — Comprende:

a) Sala de instrumentos.
b) Jefe de servicio y archivo.
c) Aerología y trabajos metereológicos.
d) Pequeño taller y material de reserva.

2º Pasarela de control y sala de instrumentos, servicios higiénicos, etc.

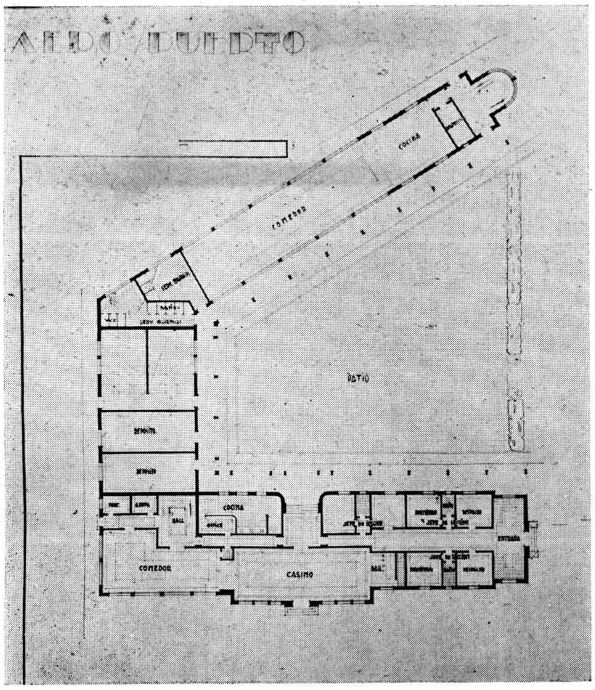
RESTAURANT

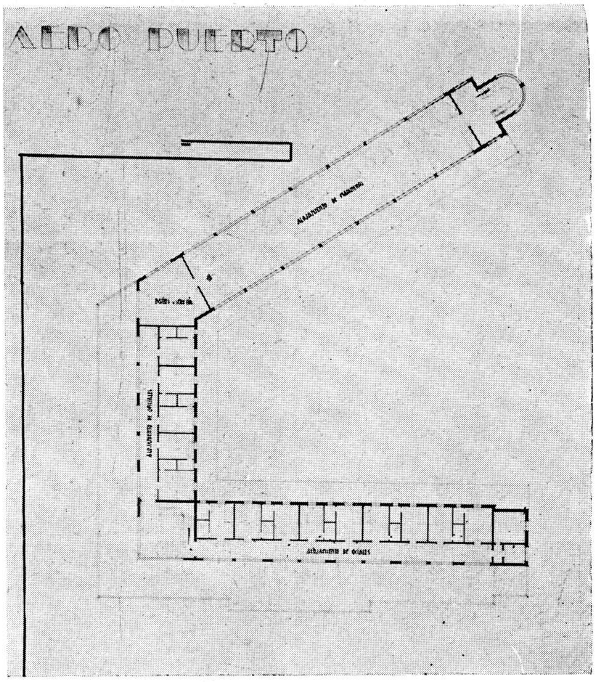
Formando maza con la Estación se ha estudiado el restaurant con servicio de bar y lunch y sus correspondientes dependencias.

Se ha creído conveniente dar a este servicio una amplitud mayor a aquella que sería necesaria como simple anexo de la Estación. Al hacerlo así, ha tenido en cuenta esta Comisión, que la ubicación de la Isla, dentro de la Bahía, a pocos minutos del Puerto y con hermosas vistas panorámicas, puede constituir un lugar de atracción especial para paseantes y turistas, como también para la organización de fiestas náuticas y aéreas. Es teniendo en cuenta estas razones que se ha previsto al pie del restaurant, embarcaderos, garages y abrigos para yates y lanchas. Una atracción más podría constituirlo el deporte de la pesca, a cuyo efecto se ha estudiado en la parte sur de la Isla lugares apropiados, organizando con rampas, escaleras, etc., los elementos naturales.

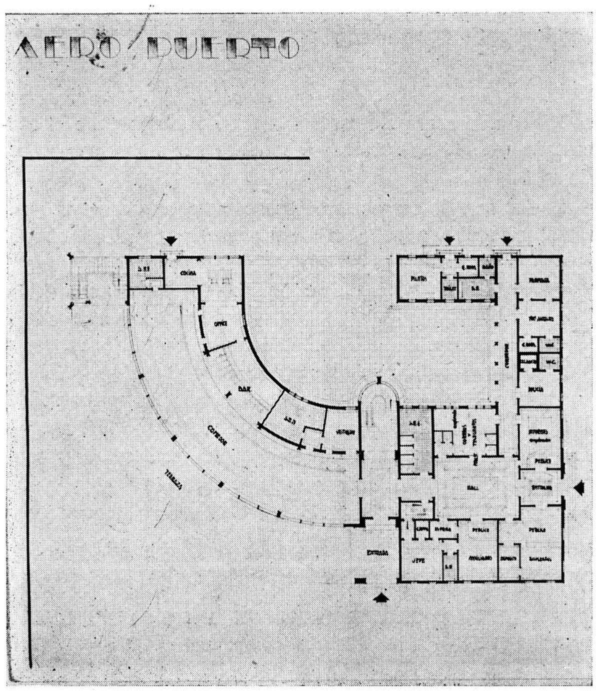
ALOJAMIENTO DEL PERSONAL DE LA BASE AERONAVAL. — Este edificio comprende:

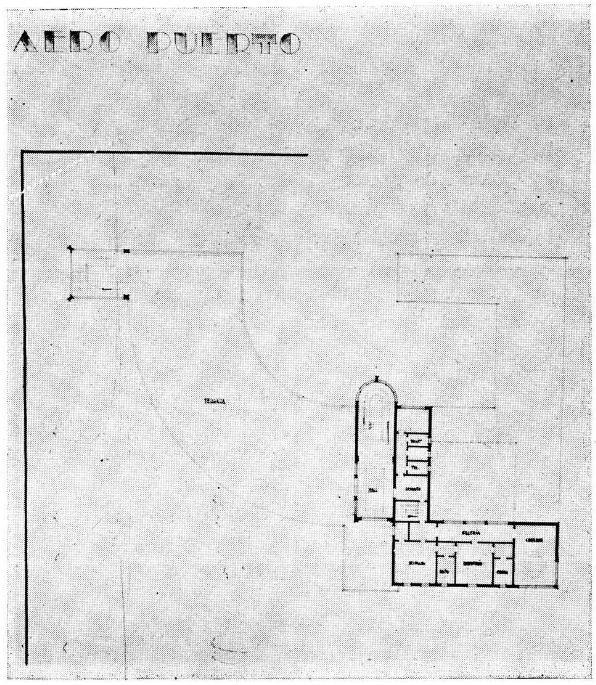
1. Tres secciones: Personal, material y vuelo, contando cada una de:
   a) Despacho Jefe.
   b) Dormitorio Jefe.
   c) Baño.



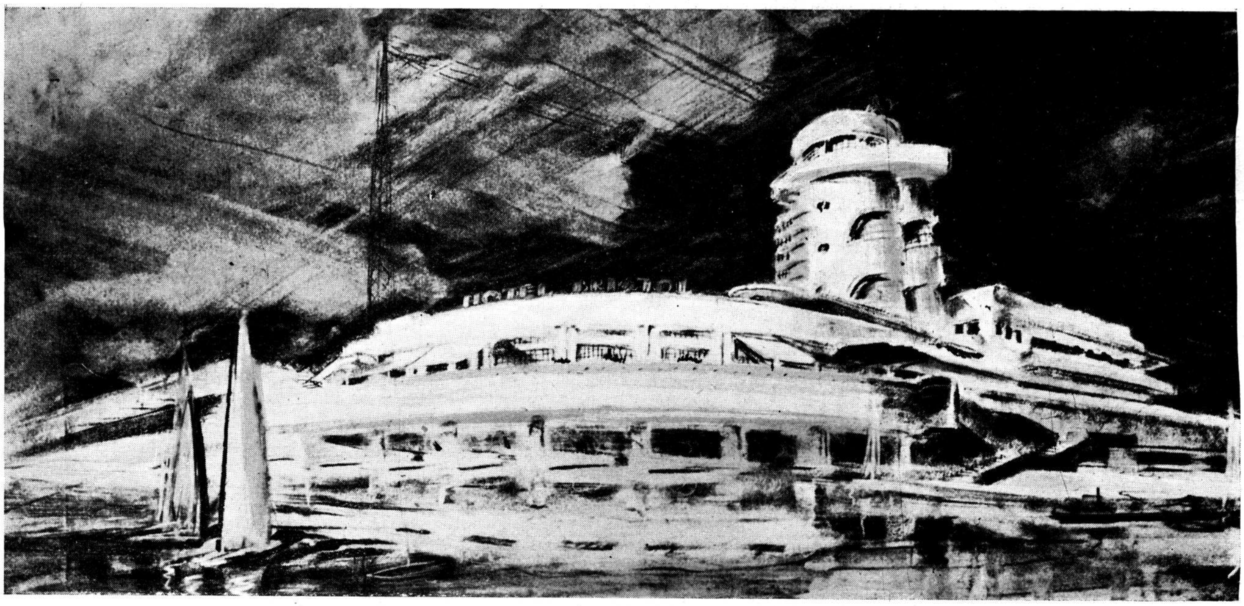


Planta baja | Alojamiento del personal | Planta alta





Planta baja | Estación, Aero puerto y restaurant | Planta alta



Hotel

2. ALOJAMIENTO OFICIALES.

a) Casino.

b) Comedor, cocina y anexos.

c) Dormitorios y baños para 25 oficiales.

3. CUERPO DE EQUIPAJE.

a) Comedor, cocina y dependencias.

b) Peluquería, cantina, etc.

c) Dormitorio para 15 sub-oficiales.

d) Dormitorios para 12 cabos y 60 marineros.

e) Depósitos: general, de vestuario o víveres.

f) Servicio higiénicos generales.

OTROS SERVICIOS

a) Usina de producción de energía eléctrica.

b) Máquinas de bombeo.

c) Depósito de inflamables.

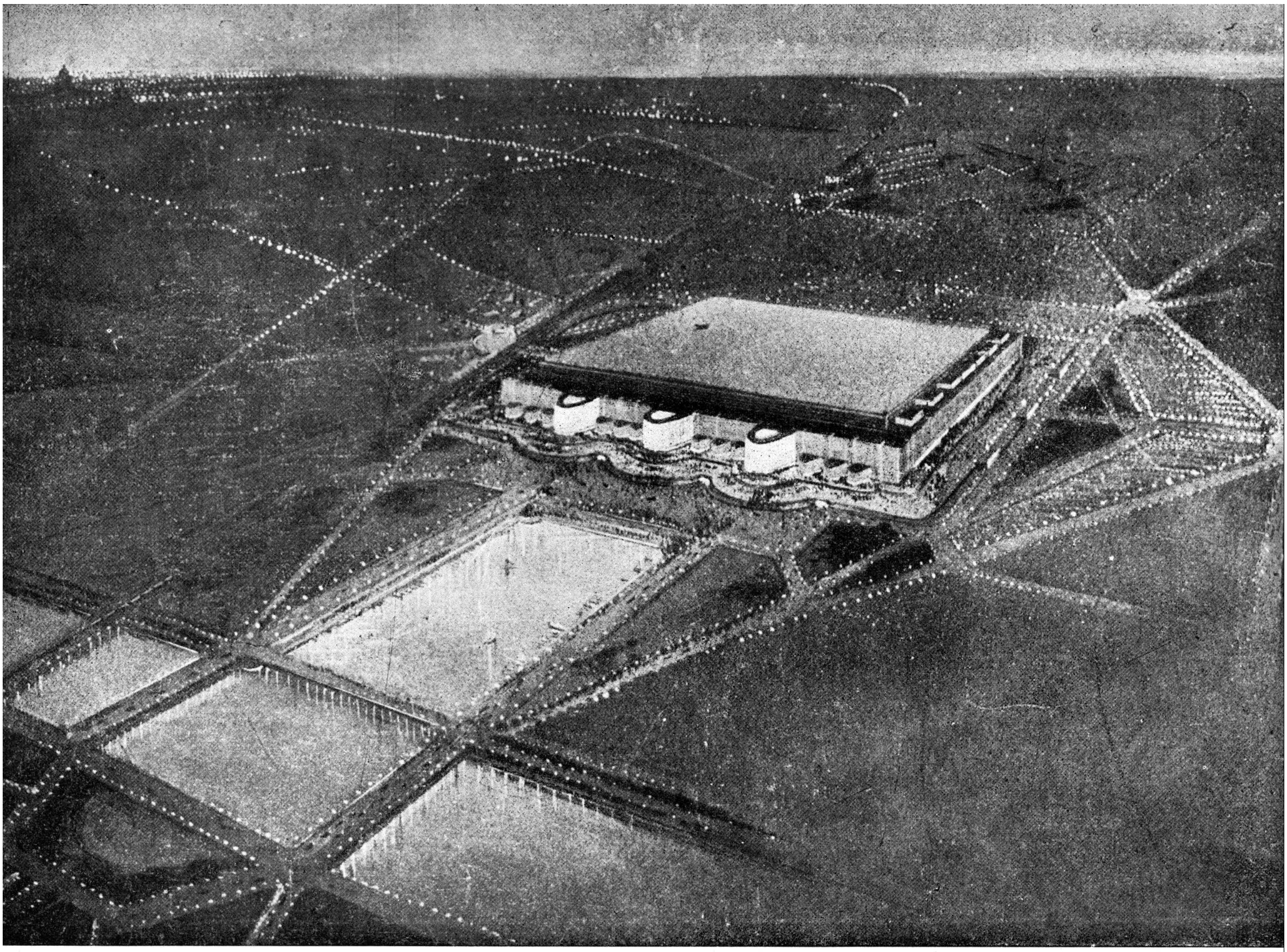
d) Servicio contra incendios.

e) Cisterna y tanque para el almacenamiento de agua.

Todos estos servicios se han concentrado en una sola masa.

Los organismos descriptos constituyen el programa desarrollado por esta Comisión.

Como puede apreciarse en la planta general, se ha tratado de organizar funcionalmente todos estos elementos, individualizando perfectamente dentro del Aero-Puerto, aquellos que constituyen la Base Aeronaval.



Perspectiva aérea del Palacio de Exposiciones, edificado sobre los espacios libres del campo de maniobra de Issy-les-Molineaux, descubriendo el área de aterrizaje para autogiros y aviones ligeros dispuesta sobre la superestructura. Proyecto de M. León Joseph Madeline; Arquitecto. La disposición del palacio paralelamente al río Sena y su vecindad a la rivera izquierda ha permitido realizar la creación de una dársena de 200 metros de longitud y 150 metros de ancho

PROYECTO DE UN AEROPUERTO

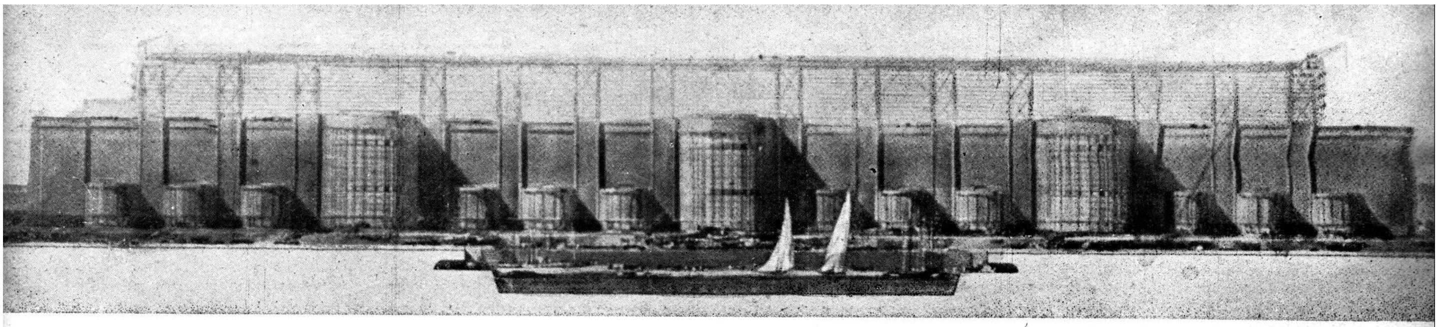
Por el Arq. M. LEON JOSEPH MEDELINE
en Issy - Les - Moleneaux
Francia

OPORTUNAMENTE la O. T. U. A. (Oficina Técnica para la utilización del acero) organizó un concurso para la proyección de un palacio de Exposición. Los proyectos debían sujetarse como condición «sine qua non» a un problema de dificultosa solución constructiva, establecida como base del concurso: gran «hall» rectangular de 12 hectáreas de superficie cubierto, sin ningún soporte interior, con viguería y techo horizontales; el lado más pequeño del rectángulo tendría una longitud mínima de 250 metros. Tales exigencias han conducido a la mayor parte de los concurrentes a calcular alturas de vigas importantísimas, cuya consecuencia se ha traducido en proyectos particularmente grandiosos y cuya magnitud puede imaginarse por las ilustraciones que se acompañan.

El proyecto que presentamos no figura en la lista de recompensas del concurso, dado que sus autores y particularmente el arquitecto M. León Joseph Madeline, dieron preferente atención a la aviación en la concepción del mismo, lo cual desconcertó al Jurado que exigía únicamente un palacio de Exposiciones.

El proyecto situa el Palacio en Issy-les-Molineaux.

La obra tal como el arquitecto Madeline y sus asesores técnicos la han encarado, contempla la solución de un problema que preocupa desde hace mucho tiempo en el ambiente aeronáutico francés; conservar para la aviación actual y sobre todo, asegurar para el futuro ese admirable espacio libre encerrado en el núcleo de la concentración parisiense. En la actualidad, Issy-les-Molineaux es utilizado únicamente en casos y condiciones excepcionales como playa de descenso. Desde 1919 no figura en las listas de los aeródromos autorizados.



Frente principal del Palacio (450 metros) con un corte del primer plano mostrando la gran dársena

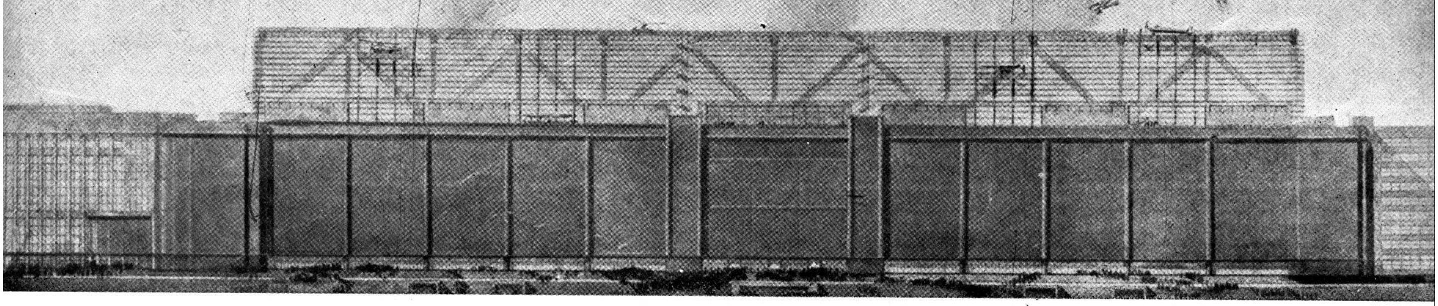
Se puede juzgar por el esquema, donde se ha hecho figurar en su verdadera proporción, el perfil del terreno y el de las construcciones vecinas, que la trayectoria A. B. una de las condiciones de calificación impuesta por el Ministerio de Aviación a los aviones de turismo, obliga al avión a franquear a 600 metros de su punto de partida, una casa de 30 metros de altura, y que la sobreelevación del área de aterrizaje—aquí el techo del palacio—equivale a un aumento enorme de la superficie útil, para el desplazamiento de los aviones ligeros.

Es necesario hacer resaltar las ventajas del sitio elegido considerando que existe actualmente en Issy-les-Molineaux una ciudad aeronáutica, donde el Ministerio de Aviación agrupa sus servicios técnicos e industriales, sus más importantes laboratorios y sus usinas constructoras de aviones. En este conjunto el primitivo aeródromo quedaba neutralizado. El proyecto expuesto, tiende a determinar su renacimiento.

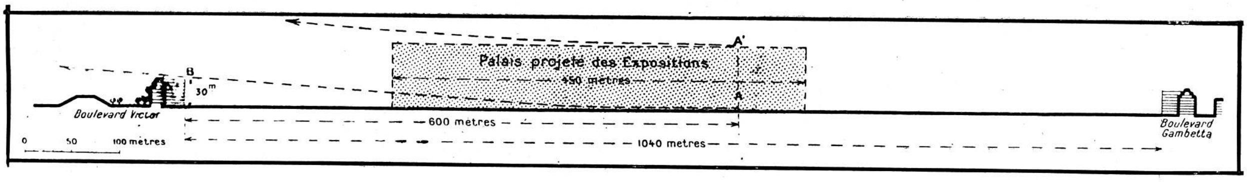
La altura de 70 metros a la cual los autores del proyecto se ven obligados a concebir el área de aterrizaje como consecuencia de que el palacio no debía tener apoyos interiores, no es necesaria desde el punto de vista aeronáutico; dado que empíricamente se ha llegado a establecer como suficiente una altura media de 40 a 50 metros.

La utilización de un área de 12 hectáreas perfectamente libres, presenta pocas dificultades. Los autores del proyecto, advertidos de las particularidades del autogiro, declaran haber pensado muy especialmente en esta aeronave; el avión ligero, aun sin freno exterior, inspirado en la técnica de los navíos portaaviones, tiene ya y tendrá mañana mejoradas, las cualidades señaladas en una de las ilustraciones.

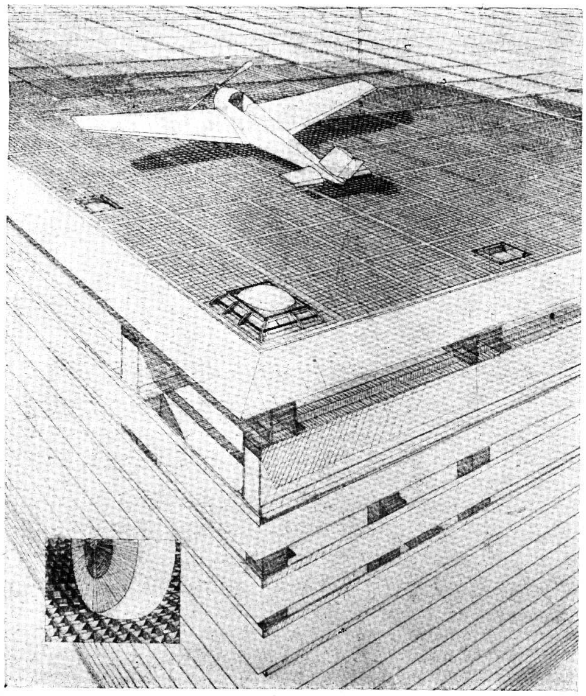
Por lo demás, M. Madeline, seriamente aconsejado por técnicos especializados en los secretos de la aviación naval, ha previsto en un proyecto muy estudiado pero perfectible, ciertas disposiciones anexas; deflectores de torbellinos y pantallas metálicas ligeras puestas en lugares convenientes para protejer las salidas y aterrizajes contra los efectos violentos de vientos laterales.



Aspecto general de la construcción y de la superestructura (fachada lateral) exhibiendo la disposición de los ascensores para aviones, hangares y deflectores



Perfil esquemático del terreno con la ubicación de las grandes construcciones actuales en los boulevares Víctor (Ministerio de Aviación) y Gambetta a Issy
Se puede ver como estas construcciones pueden limitar en cierto sentido la utilización del terreno; el palacio proyectado con su área de aterrizaje a 70 metros descarta estos obstáculos



Perspectiva del área de aterrizaje en uno de los ángulos del palacio

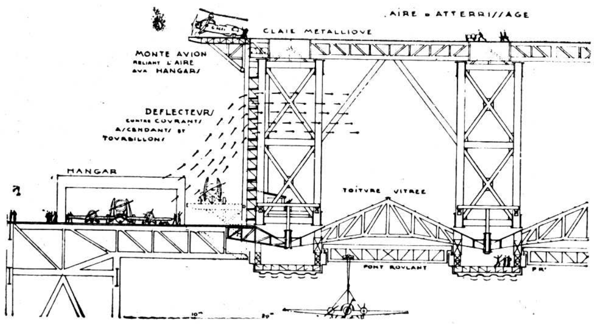
En el límite del área puede verse el faro de ángulo y los focos de balizamiento

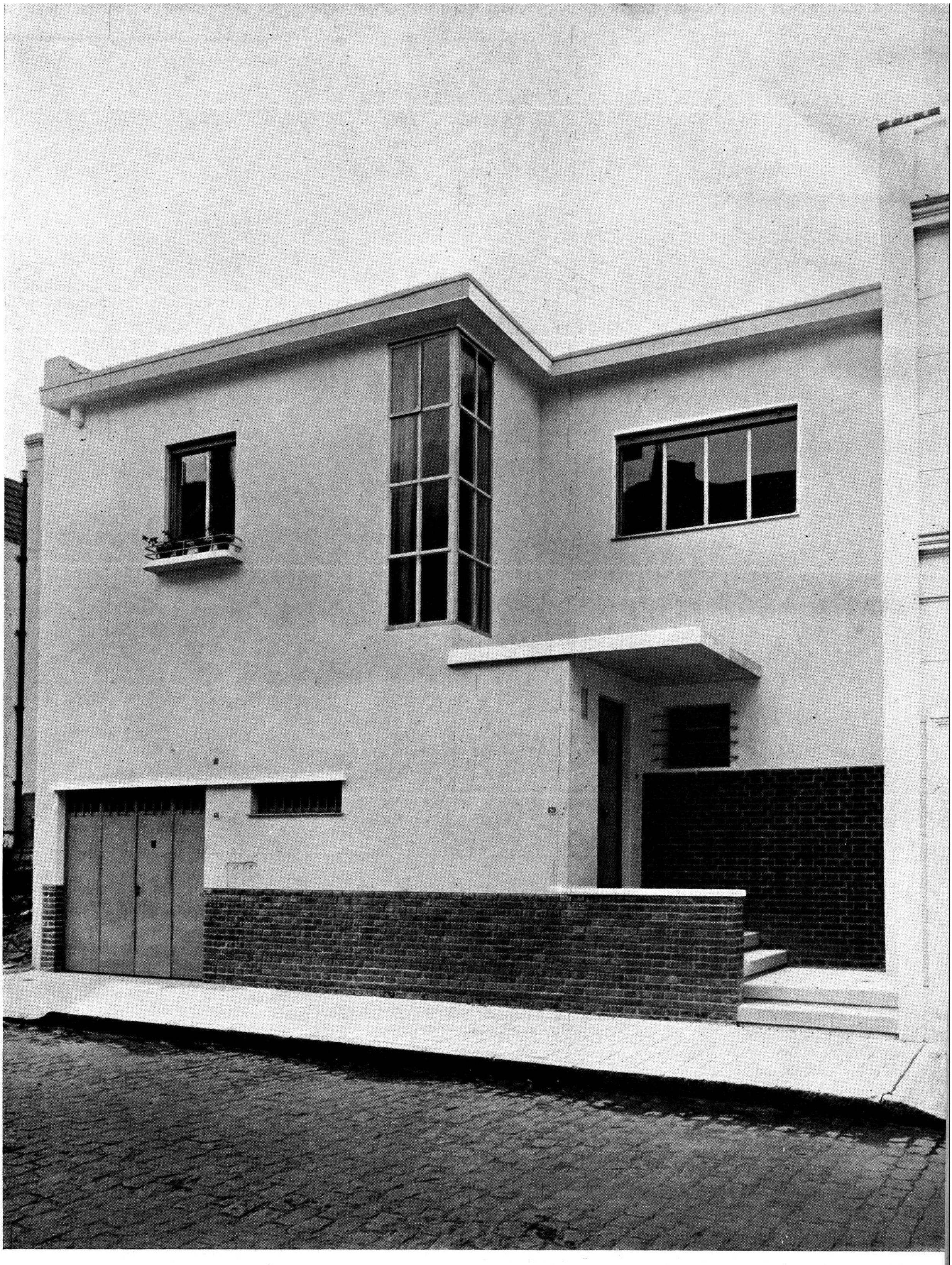
El piso está formado por una malla o red alveolada de almas verticales para facilitar el rodadamiento de los neumáticos y el caminar o andar de las personas. Los alvéolos de 0,04 x 0,4 permiten el paso de la luz central necesaria para la iluminación interior del palacio

Corte esquemático de la super-estructura y del área de aterrizaje, transversalmente a la fachada principal

El área mencionada está sobrelevada a una altura de 20 metros, sobre el techado correspondiente al hall del palacio; bajo cada tramo del hall, un puente móvil permite poner en su lugar piezas y máquinas pesadas—y para un salón aeronáutico—la presentación de aparatos suspendidos en posición de vuelo. Teniendo en cuenta las dilataciones de la estructura, el techo del palacio, las columnas y el área de aterrizaje son independientes las unas de las otras

Sobre el lado exterior izquierdo puede verse un montaviones y el hangar destinado a estacionamiento de los mismos





LA CASA ECONOMICA

Propiedad del señor José V. Villalva
en Belgrano

Arquitectos: González Pondal y Sacriste
(S. C. de A.)



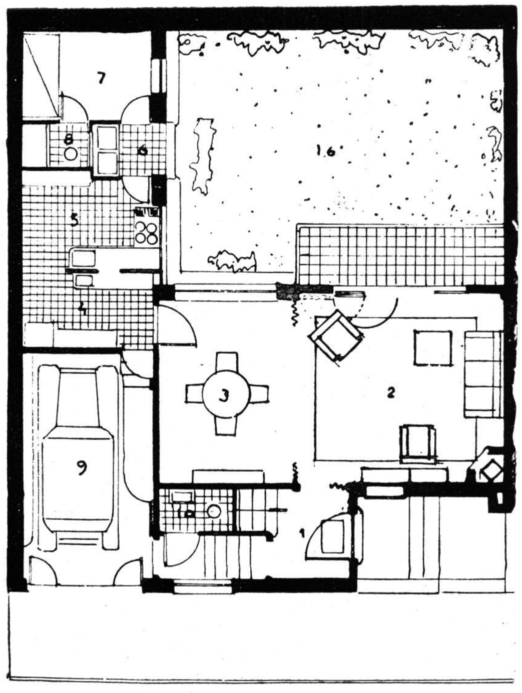
Living - Room

La Casa Económica

Arquitectos: González Pondal y Sacriste
(S. C. de A.)

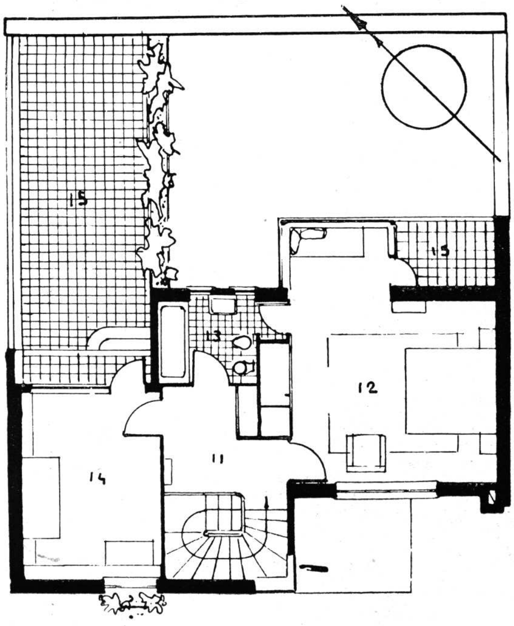
Planta Baja
Locales:

1.- Vestíbulo
2.- Living-room
3.- Comedor
4.- Office
5.- Cocina
6.- Lavadero
7.- Dormitorio Serv.
8.- W. C.
9.- Garage
10.- Toilet
16.- Jardín





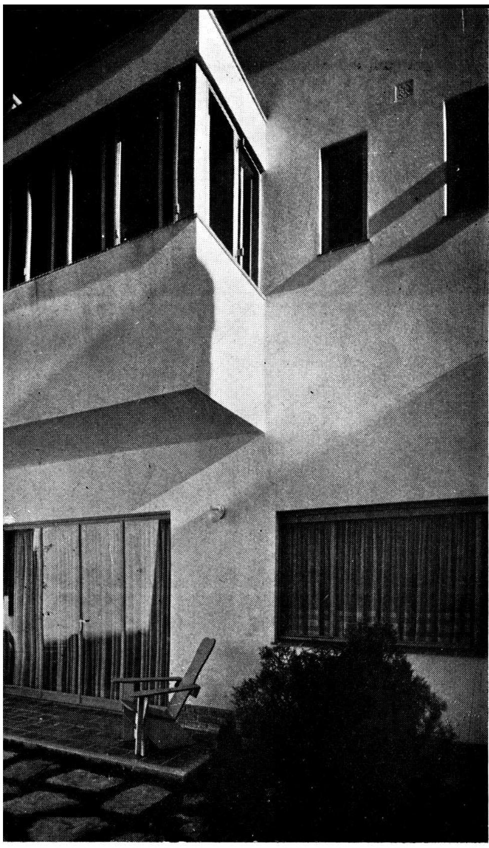
Vista del comedor y jardín



La Casa Económica

Arquitectos: González Pondal y Sacriste
(S. C. de A.)

Planta Alta
Locales:
11.- Hall
12.- Dormitorio
13.- Baño
14.- Pieza de trabajo
15.- Terrazas



La Casa Económica

Arquitectos: González Pondal y Sacriste
(S. C. de A.)

Detalle del frente posterior

PRESUPUESTO

PRESUPUESTO	Unidad.	Cant.			Pr. Unit.			Parcial
Desmonte y excavaciones cimientos	m.3	30,50	a	$	3,50	son	$	106,75
Mampostería	»	112,50	»	»	25,00	»	»	2.812,50
Capa aisladora de asfalto	m.2	25.00	»	»	1.20	»	»	30.—
Entrepiso y lozas de hormigón armado	»	73,50	»	»	8,00	»	»	588,00
Losa azotea	»	19,70	»	»	8,00	»	»	157,60
Losa de hormigón de ladrillo hueco y hormigón pobre	»	57,00	»	»	10,40	»	»	592,80
Madera aislante	»	57,00	»	»	2,30	»	»	131,10
Built Up. tipo B.	»	66,60	»	»	4,40	»	»	313,25
Baranda escalera, balcón y terraza	m.l.	8,52	»	»	7,00	»	»	57,75
Tanque de 1.000 litros	nº	1	»	»	50,00	»	»	50,00
Revoque exterior	m.2	317,25	»	»	1,60	»	»	508,60
» interior	»	347,00	»	»	1,30	»	»	451,10
» grueso solamente	»	61,80	»	»	0,70	»	»	43,25
Cielo-rasos a la cal	»	62,50	»	»	1,00	»	»	62,50
» » de yeso	»	65,15	»	»	1,90	»	»	123,80
Revestimiento de azulejos	»	52,80	»	»	7,80	»	»	411,85
Revoque impermeable	»	33,30	»	»	2,00	»	»	66,60
Piso «Stonewood»	»	44,10	»	»	10,30	»	»	454,25
» tea 1 x 3	»	32,50	»	»	6,70	»	»	227,75
» mosaicos (valor en fáb. $ 6.— m2)	»	6,80	»	»	9,50	»	»	64,60
» » » » » 3.— »	»	30,65	»	»	6,50	»	»	199,25
» baldozas	»	24,50	»	»	5,80	»	»	142,10
» vereda (valor en fáb. $ 4.— m2)	»	20,80	»	»	7,00	»	»	145,60
» » interior	»	5,40	»	»	5,00	»	»	27,00
Zócalo granítico	m.l.	17,00	»	»	2,50	»	»	42,50
Revestimiento en «Stonewood» escalera principal y escalones vestíbulo al garage							»	225,00
Escalones del garage al office y a lo largo del garage							»	50,00
Descanso y escalones de entrada							»	65,00
Obras Sanitarias (incluído artefactos, conexiones, agua caliente, etc.)							»	1.780,00
Instalación eléctrica							»	510,00
Cañería de gas							»	95,00
Calefacción (dos nichos y tap. can.)							»	25,00
Cocina a gas	nº	1	»	»	107,00	»	»	107,00
Carpintería metálica y herrería							»	1.600,00
Celosías							»	381,00
Carpintería							»	352,00
Repisas							»	40,00
Pasamano							»	30,00
Taparollos							»	44,00
Vidrios							»	135,00
Marmolería							»	44,00
Antepechos ventanas							»	50,00
Pintura							»	715,00
Medianera a pagar							»	75,25
Derechos municipales							»	280,00
Consumo agua							»	60,00
Seguro obrero							»	150,00
Armarios....							»	100,00
Calefacción....							»	600,00
							$	15.323,75
Honorarios de los arquitectos 7 ½ %.							»	1.149,28
Total							$	16.473.03

EXPERIMENTACION
DEL NUEVO SISTEMA DE CALZADAS Y ACERAS TIPO "A"

POR MARCELINO DEL MAZO

(CONTINUACION)

La pequeña cuadra entre Gaona y Páez tiene un reparto de emergencia. Un solo estacionamiento con capacidad para cuatro vehículos, ejemplo aceptable para cuadras cortas.

Esta única calle de 13,86 en que se ha construído el **TIPO A**, no puede presentarse, como Benito Juárez o San Nicolás, como modelo de ubicación, economía, reparto y experimentación. Ni siquiera ha sido una sola vez respetado el artículo 2º de la Ordenanza. Su capacidad de estacionamiento, corresponde a la de la zona.

Las medidas internas de los estacionamientos de los croquis que acompaño, se hallan tomadas desde el punto de unión de la prolongación ideal de la recta de los cordones.

de sus entrantes, evitan los riesgos comunes a todo vehículo detenido en plena calzada.

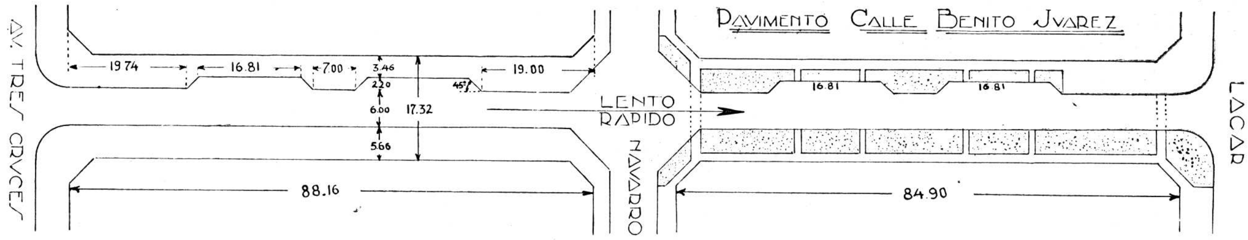
Convendría dividir longitudinalmente la calzada con una raya.

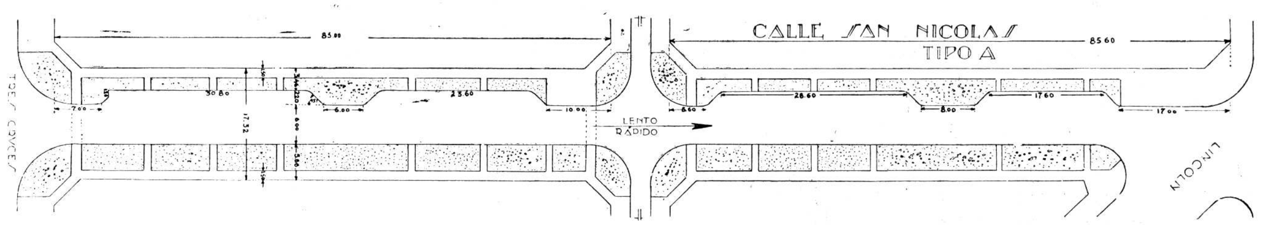
He sometido a la consideración del H. Concejo el siguiente:

ANTEPROYECTO DE CIRCULACION EN LAS CALLES TIPO A

Artículo 1º — En la calzada suburbana **TIPO A**, subdividida en dos fajas de tres metros, la circulación se realizará **A MANO UNICA:**

a) Por la **FAJA IZQUIERDA** de la mano, llamada de tráfico **LENTO**, circularán los vehículos que marchan **HASTA** 15 kilómetros de velocidad, sea su tracción mecánica, humana o animal; así como también los cargadores, porteadores de carretillas, ciclistas a pedal, jinetes y animales de arreo o tiro. Es obligatorio su uso por los camiones sin neumáticos y cualquier vehículo que, con o sin carga, supere los 6.000 kilos.





ART. 2º DE LA ORDENANZA 4594 (Construcción de veredas)

Por este artículo, las veredas deben construirse siguiendo las características señaladas por los planos agregados a la misma. Es decir, debían ser de 1,50 metros junto a la línea de edificación; de un metro entre éstas y el cordón, dejando espacios para el césped, y en la acera de la esquina izquierda de cada cuadra, correspondiente a la punta de la flecha del tráfico, su embaldosado sería lleno, para que sirviera de **ANDEN** al movimiento de ómnibus o microbús.

Este artículo se ha desobedecido, casi en absoluto.

TRAFICO

No obstante el tiempo transcurrido y el imperativo del Art. 1 de la Ordenanza de 30-XII-932, que manda «ajustarse estrictamente al sistema de calzadas **TIPO A**» que, desde luego, incluye como lo señalan sus gráficos el sentido único de circulación, no se han colocado las flechas indicadoras, medida suficiente, por ahora, para el mayor orden de su tráfico.

El estacionamiento, ha sido comprendido y aceptado de inmediato por los vecinos y cargadores, que, al amparo

b) Por la **FAJA DERECHA**, llamada de tráfico **RAPIDO**, circularán los vehículos con neumáticos y los motociclos y mototriciclos, ajustando su marcha a velocidades de 30 a 35 kilómetros, que se fijan como mínima y máxima. **QUEDA ABSOLUTAMENTE PROHIBIDA LA DETENCION SOBRE ESTA FAJA.**

c) La **DETENCION BREVE** para el movimiento de pasajeros debe realizarse dentro de los estacionamientos o frente a la primera saliente de la acera izquierda, sobre la faja de tráfico **LENTO**. Y para las operaciones de carga y descarga, **UNICAMENTE** dentro de las «veredas de estacionamiento».

En las calles **TIPO A** quedan permitidos los vehículos **EN ESPERA**, dentro de los estacionamientos, siempre que no sea necesario el lugar para operaciones de carga.

ARBOLADO. — ILUMINACION. — ORNAMENTACION

Hallaron los constructores en la calzada de **BENITO JUAREZ** entre Tres Cruces y Navarro, sobre la acera del estacionamiento, una fila de magníficos árboles de un cuarto de siglo, que no hubo que tocar. Su colocación natural, entre la línea interna del estacionamiento y la de edificación, deja mayor espacio entre las filas paralelas de ambas aceras y la considero preferible para las calles suburbanas de 17.32, a la de mi primer proyecto, en que aproximaba los árboles a un metro de la calzada, como es de práctica. La calzada recibe mayor luz solar; los focos de iluminación se pierden más difícilmente entre las copas; su distancia de la línea de edificación permanece a 2,50 metros (como en las calles de su ancho en la zona intermedia) aun cuando los edificios sólo por excepción se asoman a la calle; quedan amplios espacios para la colocación de pequeñas columnas de iluminación lateral, que sin duda deben reemplazar a los focos que, perdidos entre el follaje de los árboles que se unen sobre la calle, dejan las aceras en la penumbra. Y no debe retirarse ningun árbol ya existente.

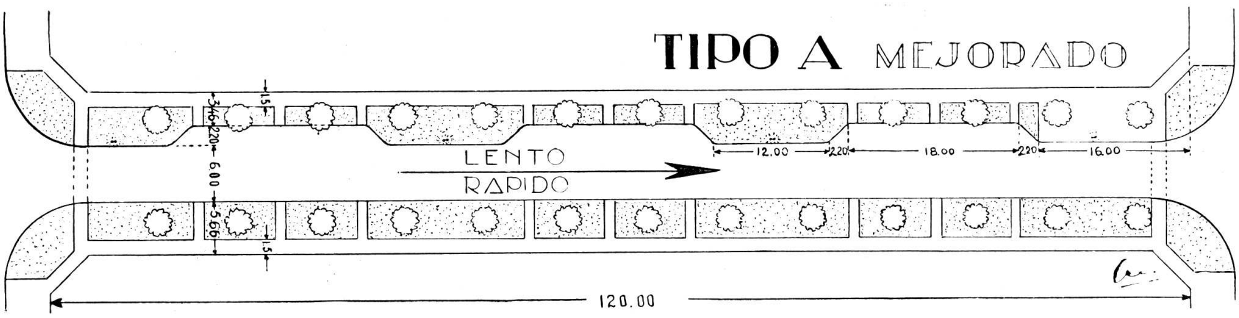
La colocación de elementos decorativos de poco costo, entre el arbolado y el cordón de la calzada: bancos, jarrones o plantas regionales de natural conservación, daría a estas calles un aspecto muy atrayente.

Teniendo en cuenta que no se ha completado el arbolado de las calles **BENITO JUAREZ, SAN NICOLAS** y **BURELA**, todas de 17,32 metros, podría indicarse a la Dirección de Paseos, la conveniencia de plantarlo a **DOS** y **MEDIO** metros de la línea de edificación, como en las calles del mismo ancho de la **ZONA INTERMEDIA**, para obtener, con una calzada despejada, el mayor rendimiento de los focos centrales, hasta que llegue la hora en que sea posible, manteniendo los focos sobre las esquinas, dotar de faroles su acera izquierda, con lo que la iluminación de las calzadas y veredas, hoy en perpetua obscuridad sería casi perfecta.

Para el arbolado de la calle Campana de 13,86 metros y sus similares, conviene para el **TIPO A**, a 2,80 metros de la línea de edificación, que permite idénticas mejoras. Sobre la acera izquierda quedan sobre los espacios que separan los estacionamientos.

CALLE TIPO A MEJORADO

Como fruto de las observaciones anteriores, he trazado el croquis de un tipo llamado **A MEJORADO.** Sus modificaciones brevemente señaladas, son las siguientes: Para cuadras de 120 metros de largo y calles de 17,32 se reemplazan a los cuatro estacionamientos del tipo primitivo, cuya capacidad unitaria era de tres vehículos y por cuadra de doce, con tres estacionamientos de 18 metros en su fondo, que corresponde a una capacidad unitaria de tres vehículos y total de nueve, a nuestro juicio suficiente para estas zonas suburbanas, de edificación poco densa.



El primer estacionamiento se inicia a los 16 metros de la línea transversal de edificación. Y desaparecen los ángulos, para ser reemplazados por curvas que se adapten aproximadamente al movimiento de las ruedas.

La colocación de los árboles, y la iluminación se realizarían como se aconseja en el capítulo anterior.

La construcción resultará ligeramente más económica que la del primitivo **TIPO A.**

ECONOMIA. — POSIBILIDAD DE EXTENDER LA PAVIMENTACION

La economía calculada de 29 % en la construcción de las calzadas ha sido superada y llega, con el reemplazo de parte del embaldosado de las aceras por césped, a un tercio del costo antiguo, como ya se ha expresado en el capítulo: **CONSTRUCCION.**

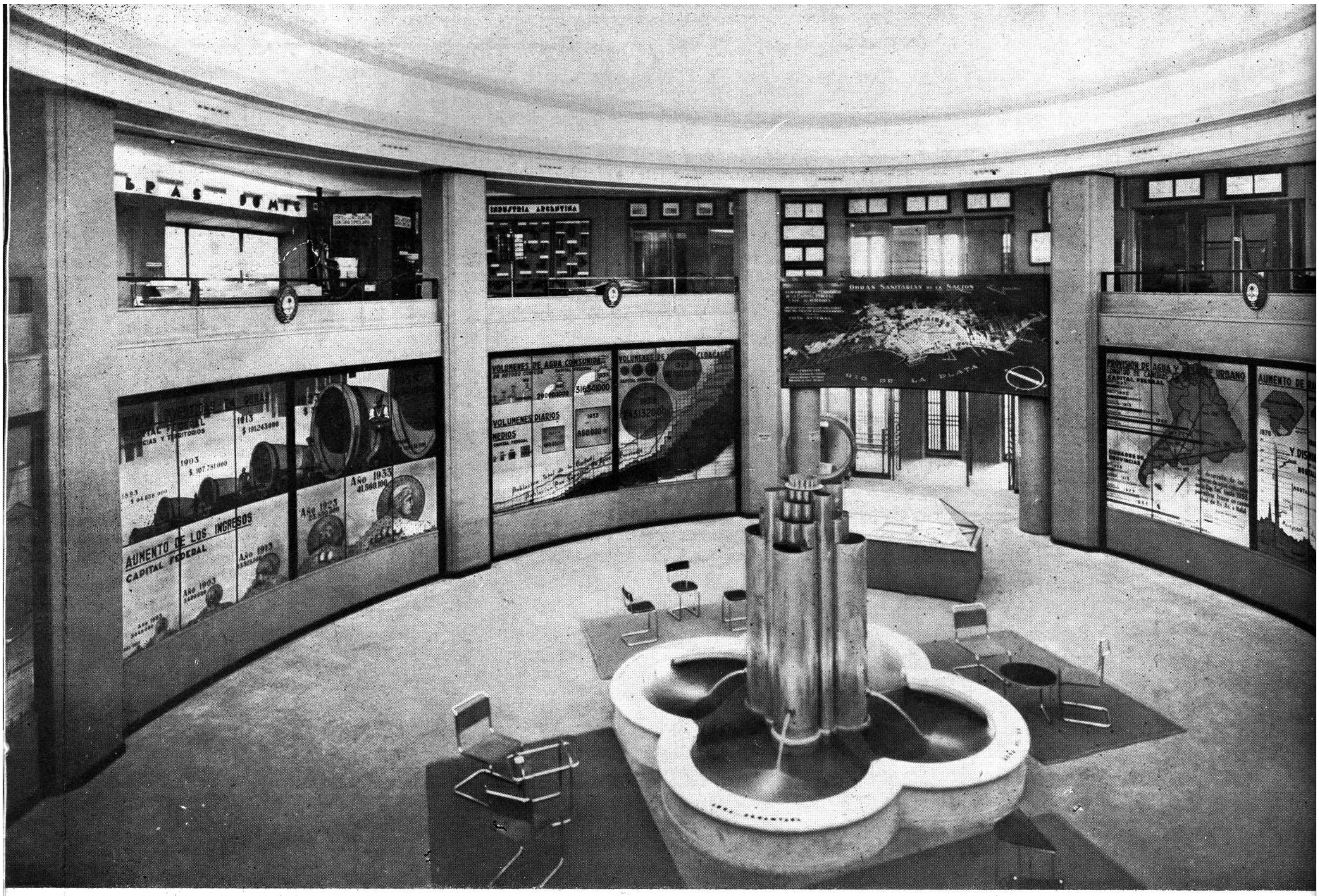
Por lo tanto, en el enorme suburbio de Buenos Aires y en los extensos pueblos de calzadas de tierra, por cada cien cuadras de tipo común, de 120 metros de largo por 17,32 de ancho, pavimentadas con calzadas de 10,50 metros y veredas llenas, podrán construirse **CIENTO CINCUENTA TIPO A.**

Es así como una economía global de un tercio de costo, se traduce en un 50 % de aumento en las posibilidades de extender las pavimentación.

DEMOSTRACION DE LA COLOCACION DE LOS ESTACIONAMIENTOS EN EL « TIPO A MEJORADO », SOBRE CUADRAS DE DIVERSO LARGO (cada estacionamiento debe de ser de SEIS METROS o un múltiplo de SEIS, más 4,40 metros)

	CUADRAS EN METROS					
	50	70	86	100	120	150
El primer estacionamiento, empieza a 16 metros atrás de la línea de edificación transversal, próxima a la dirección del tráfico	16,—	16,—	16,—	16,—	16,—	16,—
Estacionamiento I (el normal es de 18 metros en el fondo más 2,20 a cada lado al tocar la cuneta, que corresponden a las líneas oblícuas que unen el cordón interno, con el de la calzada	28,40	22,40	22,40	22,40	22,40	22,40
1ª separación entre estacionamientos	—	6,—	12,—	8,—	12,—	12,—
Estacionamiento II	—	22,40	22,40	22,40	22,40	22,40
2ª separación	—	—	—	8,—	12,—	12,—
Estacionamiento III	—	—	—	16,40	22,40	22,40
3ª separación	—	—	—	—	—	12,—
Estacionamiento IV	—	—	—	—	—	22,40
Distancia hasta la línea transversal del fin de la cuadra	5,60	4,20	13,20	6,80	12,80	8,40
Comprobación	50,—	70,—	86,—	100,—	120,—	150,—
Capacidad de vehículos estacionados por cuadra	Cuatro	Seis	Seis	Ocho	Nueve	Doce

Son positivos los beneficios del **TIPO A** en su diverso aspecto de seguridad de las personas, fuerte economía para los vecindarios, posibilidad de extender los beneficios de la pavimentación e indudable embellecimiento de los barrios; al par que será escuela de disciplina para la circulación, ya que automáticamente crea «manos» al tráfico, al que distribuye en dos velocidades; determina los lugares de detención para los vehículos de transporte colectivo y quita de la calzada a los rodados en operaciones de carga o en espera, cuyo estacionamiento anula la capacidad teórica de las calzadas comunes.



Vista general del hall principal

SESENTA AÑOS DE EXTRAORDINARIOS PROGRESOS HISTORIA LA MUESTRA DE O. S. DE LA NACIÓN

La celebración del 60º aniversario de Obras Sanitarias de la Nación, ha tenido la trascendencia que merece tan significativo acontecimiento, gracias a la Exposición de los progresos técnicos logrados por los servicios a cargo de esa dependencia, en su constante empeño de asegurar en lo que a ella compete, la salubridad pública.

Esa importante muestra reunida por iniciativa del arquitecto, señor Raúl J. Alvarez, miembro del Directorio de Obras Sanitarias y organizada bajo la dirección del mismo, ha revelado a la población de Buenos Aires, nociones desconocidas para muchos, sobre la magnitud, recursos técnicos y eficiencia de los servicios que prestan las Obras Sanitarias, cuya organización y funcionamiento son uno de los pocos legítimos motivos de orgullo, que podemos exhibir ante los extraños.

La Exposición ha sido instalada en el edificio Volta, inaugurado hace poco en la intersección de las calles Diagonal Norte, Cangallo y Esmeralda, en el que ocupa el gran «hall» y el primer piso.

Componen el material expuesto, reproducciones plásticas de las instalaciones de Obras Sanitarias—desde su fundación hasta el momento actual y proyectos futuros, pasando por todas las etapas de su constante desarrollo—numerosos diagramas, mapas, planos, esquemas, máquinas, altos y bajos relieves, «maquettes», etc. Completan los medios informativos diagramas demostrativos de la recaudación e inversión de los recursos de Obras Sanitarias; estadísticas sanitarias; explicaciones gráficas sobre distintos aspectos de la función social que cumple la dependencia, relieves de las obras planialtimétricas realizadas en la Capital Federal, Lomas de Zamora, Mar del Plata, Córdoba, Mendoza, Catamarca, Tucumán, Balcarce, Tres Arroyos, etc.; y abundante literatura, científica, técnica y legal relacionada con los problemas del agua y la salubridad de las poblaciones.

La Exposición resulta así, una historia completa y fácilmente accesible para todos de las distintas especies del extraordinario desarrollo de una repartición que en 60 años de trabajo paciente y meritorio, nos ha colocado en esta materia, a la par de las mejores organizaciones de su género en el mundo.

LA INAUGURACION DE LA MUESTRA

El acto de la inauguración verificado el 12 del corriente fué particularmente solemne. Asistieron al acto el Presi-



Saneamiento del territorio de la Capital Federal y sus alrededores

dente de la República, general Justo; el Ministro de Obras Públicas, señor Alvarado; el Presidente de la Repartición, ingeniero Domingo Selva; el vocal del Directorio, arquitecto Raúl J. Alvarez, altas autoridades de la repartición y un público calificado y numeroso.

Inició el acto, el Presidente de las Obras, ingeniero Selva, con un breve discurso en el que expresó los móviles que habían inspirado la realización de la muestra, exenta de todo propósito mezquino y cuyo fin es «exteriorizar el gran esfuerzo que el país ha sabido y podido hacer desde los albores en materia de salubridad pública, lo que le ha valido—puede afirmarse sin jactancia—el verse colocado a la cabeza de las naciones más adelantadas a este respecto. Y en ésto, como en lo demás de sus actividades, vemos reafirmarse otra vez, el concepto de extraordinario progreso y maravillado empuje que ha caracterizado siempre y caracteriza la vida y el desenvolvimiento de nuestra querida patria».

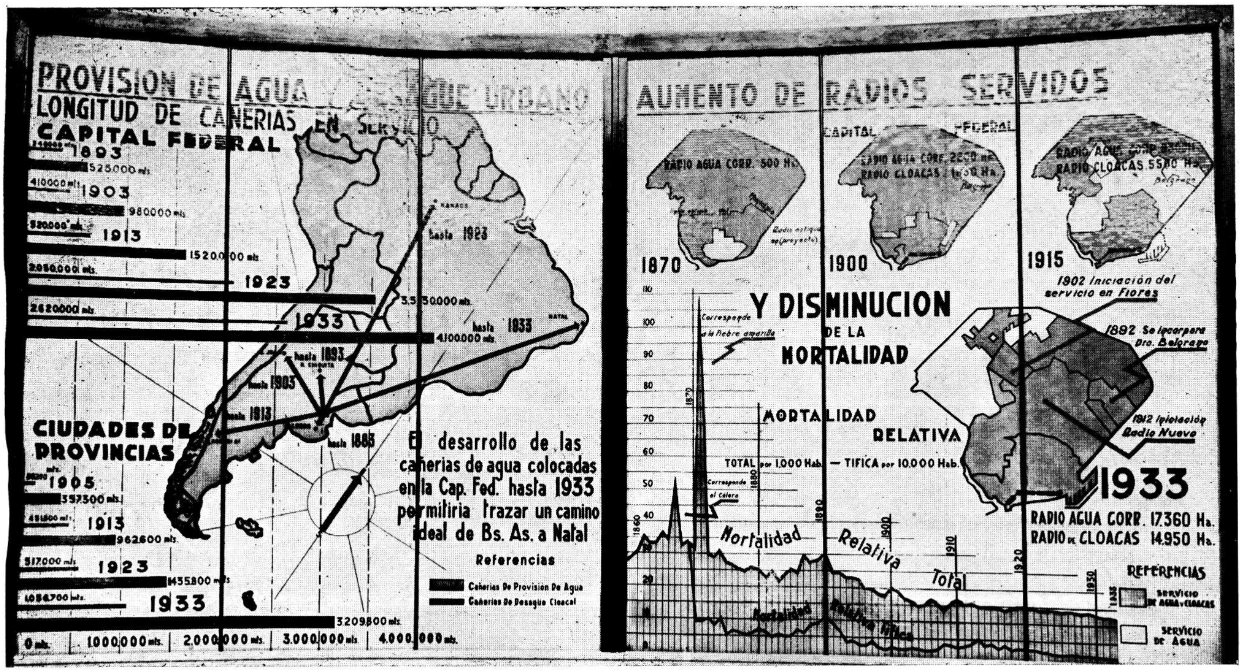
Habló luego, el arquitecto Alvarez, quien después de historiar someramente el estado social y sanitario de la ciudad que salía de la colonia, agregó:

« El establecimiento de los gobiernos regulares determinó el planteo de todos los problemas que afectaban al país, y entre éstos la ciudad de Buenos Aires, entonces sujeta a la jurisdicción provincial, se abocó al muy importante del suministro de agua.

(Continúa en la pág. 364)

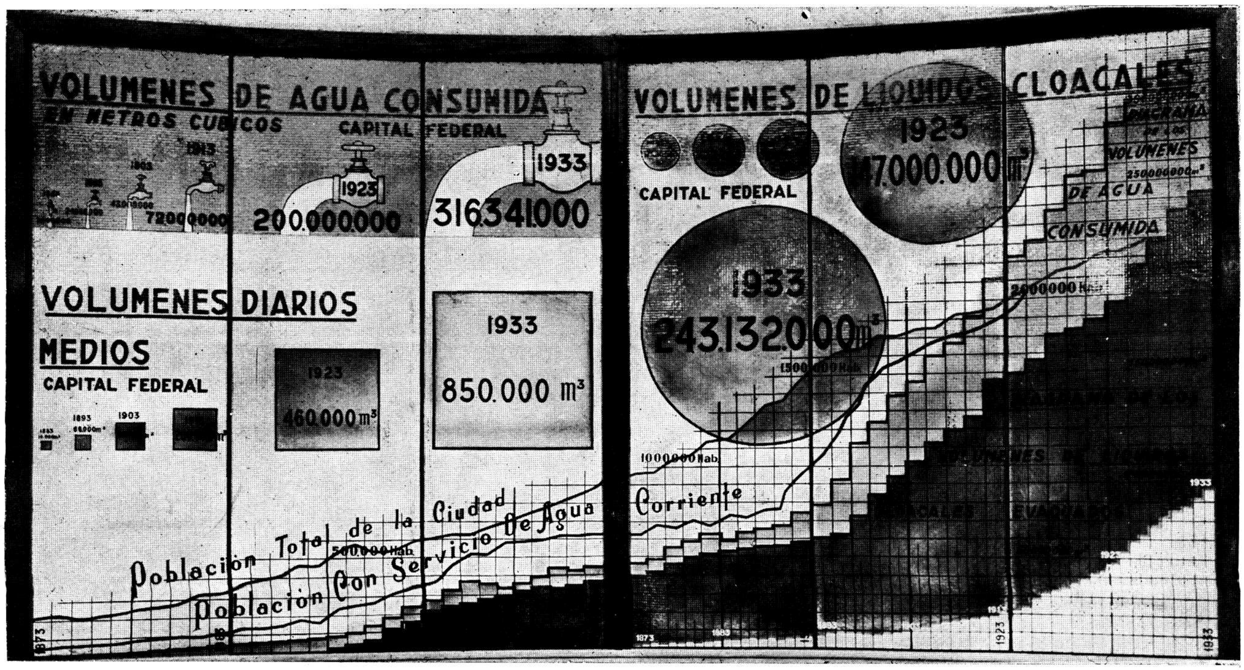


Instalaciones domiciliarias - Capital Federal agua y cloacas



Provisión de agua y desagüe urbano

Aumento de radios servidos



Volúmenes de agua consumida

Volúmenes de líquidos cloacales

II° SALON DE ARQUITECTURA

La Sociedad Central de Arquitectos consciente de la importancia que todos los problemas de la vivienda adquieren en el momento actual y del interés capital que representa dar a conocer en conjunto la labor realizada por los profesionales argentinos, ha decidido realizar su II Salón de Arquitectura que con el auspicio de la Dirección Nacional de Bellas Artes se llevará a cabo en los salones de exposición que esta posee en, Posadas 1725, del 15 de noviembre al 5 de diciembre del corriente año.

Con tal objeto ha sido nombrada una comisión encargada de la organización del Salón, compuesta por los arquitectos Jorge Sabaté, Presidente; Ernesto Riganti, Secretario; Remo R. Bianchedi, Tesorero; Srta. Finlandia Pizzul, Oscar González, Juan Pedro Igón y Alberto Belgrano Blanco; Subcomisión de Prensa los arquitectos Ezequiel de Bardesi y Estanislao Pirovano; Subcomisión de propaganda los arquitectos Fernando Capilla, Eduardo Sacriste, Ricardo Rodríguez Remy y Carlos Mallea.

Podrán presentar trabajos para el II Salón de Arquitectura todos los arquitectos con título de las Universidades Nacionales o con título revalidado ante las mismas.

La Comisión del II Salón de Arquitectura organizado por la Sociedad Central de Arquitectos y auspiciado por la Dirección Nacional de Bellas Artes, ha decidido realizar dicha muestra agrupando los trabajos en 9 secciones.

1° Gran Composición.
2° Edificios Públicos.
3° » de Asistencia Social.
4° » Industriales.
5° Viviendas Colectivas.
6° Edificios de Habitación Individual
7° Composición Decorativa.
8° Urbanismo.
9° Sección Libre.

Las Secciones 3° a 7° comprenden Subsecciones de todas las construcciones que puedan abarcarse en cada título; cada una de las temas agrupados tendrá premios en efectivo.

Ha estudiado para ello la reglamentación correspondiente que en breve dará a publicidad.

El Salón de Arquitectura se inaugurará el 15 de noviembre y podrán presentarse todos los arquitectos con título nacional y con título revalidado ante las Universidades Nacionales.

BASES PARA EL CONCURSO DE AFFICHES ANUNCIADORES DEL « II° SALON DE ARQUITECTURA »

Organizado por la Sociedad Central de Arquitectos y auspiciado por la Dirección Nacional de Bellas Artes

---

Se invita a todos los artistas nacionales a participar en el **CONCURSO DE AFFICHES** organizado por la « Sociedad Central de Arquitectos », anunciando el **II° SALON DE ARQUITECTURA**, que se realizará en el mes de Noviembre del corriente año en los Salones de la Dirección Nacional de Bellas Artes.

BASES

1° — El tamaño de los trabajos será: m. 0.70 × 1.10, presentados sobre bastidores o cartón rígido y ejecutado hasta cuatro tintas planas.

2° — Deberán tener la siguiente leyenda:

SOCIEDAD CENTRAL DE ARQUITECTOS
II Salón de Arquitectura
del 15 de Noviembre al 5 de Diciembre de 1934
Dirección Nacional de Bellas Artes—Posadas 1725

3° — Los trabajos se presentarán sin lema, en la Secretaría de la Sociedad Central de Arquitectos—Libertad 942, de 9 a 11 y de 15 a 19 horas, todos los días hábiles, hasta el 10 de Octubre de 1934—y serán expuestos en la S. C. de Arquitectos. Los premiados serán expuestos, además, en los Salones de la Dirección Nacional de Bellas Artes, durante el II° Salón de Arquitectura.

4° — Los concurrentes acompañarán a su trabajo un sobre cerrado, conteniendo su nombre, apellido, nacionalidad y dirección. La única indicación exterior del sobre será el nombre del miembro para integrar el Jurado, escrita a máquina. La Sociedad, a cada trabajo y sobre le asignará un número para su reconocimiento y entregará al interesado un recibo, el que deberá presentar para retirar su trabajo, en el caso de no haber sido premiado.

5° — La Sociedad se reserva el derecho de reproducir el trabajo o los trabajos premiados, por una vez, y para la anunciación del II° Salón de Arquitectura, sin obligación, ni remuneración de otra índole que la que otorguen los premios concedidos.

6° — Los trabajos no premiados podrán ser retirados dentro de los ocho días siguientes de la exposición. Para los que así no lo hicieran, la Sociedad Central de Arquitectos no asume ninguna responsabilidad.

7° — Los trabajos serán sometidos al fallo inapelable de un Jurado, compuesto por los señores:

Ing. N. Besio Moreno, Director Nacional de Bellas Artes.
Arq. Raúl G. Pasman, Presidente de la S. C. de Arquitectos.
Pío Collivadino, Director de la Escuela de Artes Decorativas de la Nación.
Arq. Jorge Sabaté, Presidente de la Comisión Organizadora del II° Salón de Arquitectura.
Arq. Anton Gutiérrez y Urquijo.
Arq. Alfredo Williams.
Y un miembro por los concurrentes.

8° — Se otorgarán los siguientes premios:

1° Premio: $ 400.
2° » » 200.
3° » » 100.
y tres menciones.

9° — En ningún caso los premios se declararán desiertos.

10 — Los premios serán entregados en la Sociedad Central de Arquitectos el día de la clausura de la Exposición de Affiches.

TRABAJOS DE LA ESCUELA DE ARQUITECTURA

Arquitectura V.º Curso
Tema:
"Una Escuela de Ciencias Domésticas"
Por el Alumno: Víctor A. Martorell
Profesor: René Karman
Año 1934

SE proyectará sobre una manzana libre de 120 por 100 mts., rodeada por una avenida y tres calles; su capacidad se preveerá para 150 alumnos (niñas).

Comprenderá 3 secciones: higiene, costura y cocina, y responderá al siguiente programa:

Edificios de planta baja y pisos altos, pórticos y galerías jardines para aislamiento de las calles y para cultivo de verdura.

DIRECCION Y ENSEÑANZA GENERAL: Entrada principal, vestíbulo, escaleras y ascensores, galerías de circulación, dirección, administración, secretaría, salas de profesores y de celadoras, guardarropas, lavatorios, w. c., etc. Anfiteatro para conferencias y actos (300 oyentes), biblioteca y anexos; sala para exposición de labores de alumnas, departamento para vivienda de la directora (sala, comedor, cuatro dormitorios, baño y dependencias de servicio....

SECCION HIGIENE: Anfiteatro de cursos (60 oyentes), dos aulas de 30 alumnas para puericultura y dietética, pequeños laboratorios, lencería, etc., roperos, lavatorios y w. c. para las alumnas.

SECCION COSTURA: Anfiteatro de cursos (60 oyentes) sala de corte, sala de costura con máquinas de coser, depósito de géneros y de mercería. Lavadero a vapor y secadero, sala de planchar con varias mesas de planchar y máquinas planchadoras, ropería, taller de zurcido, depósito, etc., lavatorios, roperos y w. c. para alumnas.

SECCION COCINA: Anfiteatro de cursos (60 oyentes), gran cocina, escuela con 20 instalaciones individuales, hornos, etc., lavadero de verdura, lavadero de tachos y de vajilla, despensa, carnicería, cámaras frigoríficas, depósitos de útiles, etc., oficina de contralor, comedor de degustación, roperos, lavatorios y w. c. para las alumnas.

En el sótano se preveerán las instalaciones generales para calefacción, provisión de agua caliente, etc., tanque de bombeo y bombas, maquinaria del frigorífico, etc., depósito y tanque de combustibles. Esta sección se completará con algunas dependencias de servicio, entrada de servicio para proveedores y combustibles, horno incinerador de basuras, etc.

Se harán a la escala de 1/250 dos plantas, y el corte perpendicular con la fachada principal, a escala 1/125, la fachada principal.

Arquitectura IIIer. Curso
Tema: "Un Gimnasio Municipal"
Por los Alumnos: Mario Roberto Alvarez, Juan Kurchan, Abel López y Andrés M. Gayoso
Profesor: René Karman
Año 1934

EL gimnasio se proyectará en un campo de deportes municipal para los ejercicios físicos en local cerrado y responderá al siguiente programa:

a) Entrada principal, vestíbulo con guardarropa, w. c. para hombres y para mujeres, corredores o circulaciones de acceso a los locales de los gimnastas o atletas, escaleras de acceso a las tribunas o gradas para el público espectador.

b) Dependencias para los gimnastas, entrada especial, oficina de control, despacho del director de ejercicios físicos, sala de examen médico, sala de primeros auxilios, sala de personal de servicio, pequeño salón de lunch; sala de profesores, salas de esgrima, boxeo, masajes, etcétera, depósitos para útiles y aparatos, ropería, etc., dos secciones de roperos (varones y mujeres), cada una con sus respectivos lavatorios, duchas, w. c. para 500 personas, pieza para un sereno. La mayor dimensión de la composición será de 60 metros, se agregarán arreglos exteriores de jardín.

Se harán a la escala de 1/200 la planta, y los dos cortes perpendiculares a la escala de 1/100 la fachada principal.

Composición Decorativa II.º Curso
Tema: "Un Mausoleo"
Por los Alumnos: Jorge W. Gómez y Heriberto Reichart
Profesores: Carlos Pibernat y Hugo Garbarini
Año 1934

EN la cripta de un panteón nacional se erigirá un mausuleo destinado a guardar los restos de un héroe civil.

El monumento podrá considerarse adosado a uno de los muros de la cripta o bien emplazado en el centro de la misma y constará de un sarcófago decorado con bajo relieves y figuras escultóricas alusivas a la índole del tema.

Entrarán en la composición las escalinatas de acceso, las columnas, pilastras, o paño de muro que lo rodean, nichos, placas, etc., y en la ejecución se usarán materiales nobles, mármoles, piedra de talla, bronce, etc.

Se ejecutará un conjunto en geometral acuarelado a la escala 1:20 y una planta y perspectiva a escala menor, considerando que la base del mausoleo propiamente dicho será de 7 mts. mínima, teniendo la base de la lámina un ancho no menor de 0,70 mts.

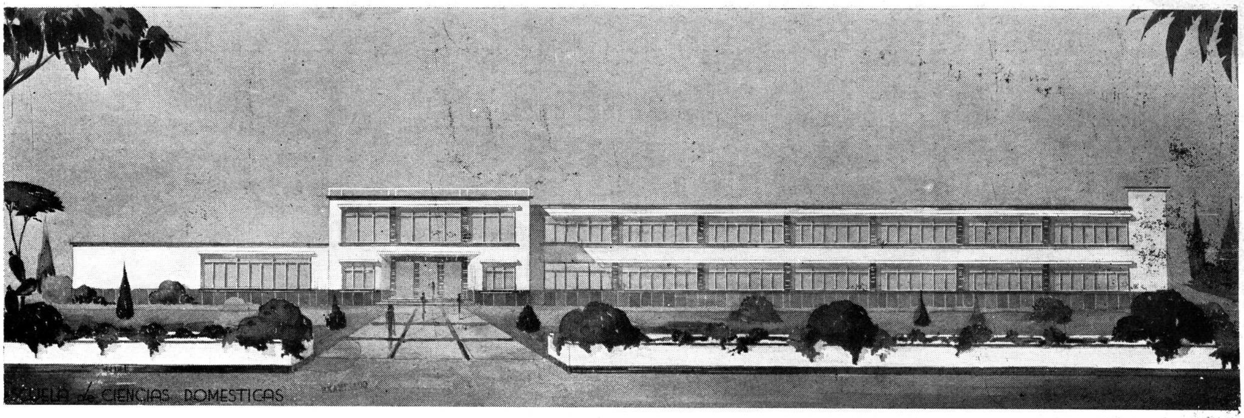
Composición Decorativa Ier. Curso
Tema: "Un Revestimiento de Madera"
Por los Alumnos: Alfredo Agostini y Enrique H. Cottini
Profesores: Carlos Pibernat y Hugo Garbarini
Año 1934

SE proyectará un lujoso revestimiento de madera, destinado al gran comedor de una Legación.

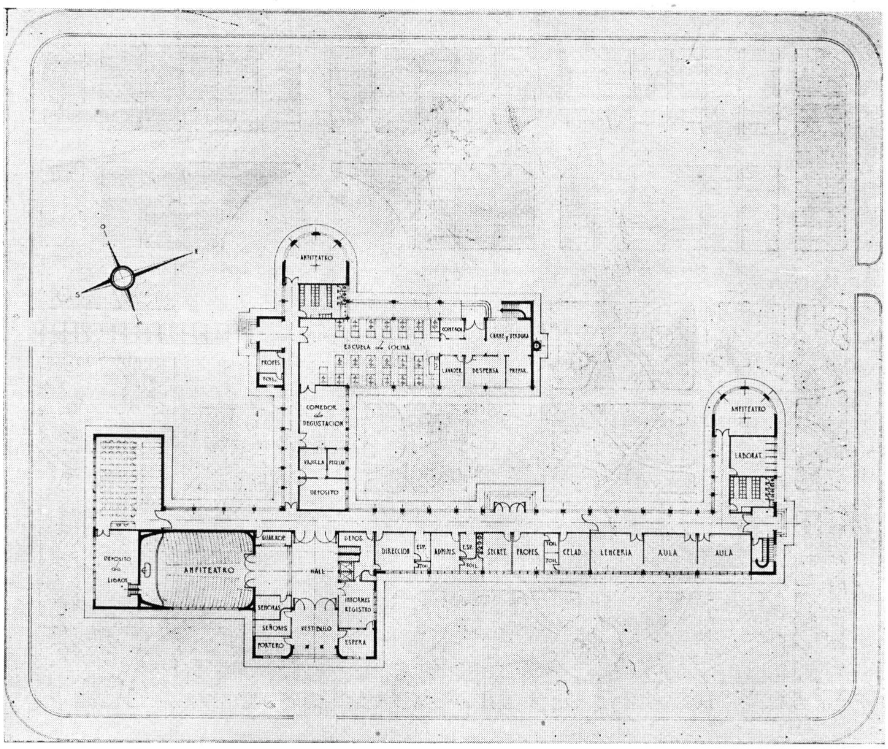
Se dibujará la parte correspondiente a una de las paredes de menor dimensión de dicho salón y cuya longitud será de 7 metros, (siete), aproximadamente, en dicha pared existirán dos puertas cuya carpintería debe proyectarse igualmente.

El revestimiento podrá tener una altura comprendida entre 3.50 y 2.50 metros (tres cincuenta y dos cincuenta metros), y por su composición se emplearán maderas talladas o bien combinaciones de maderas de distinta naturaleza y color buscando efectos decorativos.

Se dibujará a la escala de 1:10 y el conjunto deberá presentarse acuarelado, comprendiendo un detalle a la escala de 1:5.

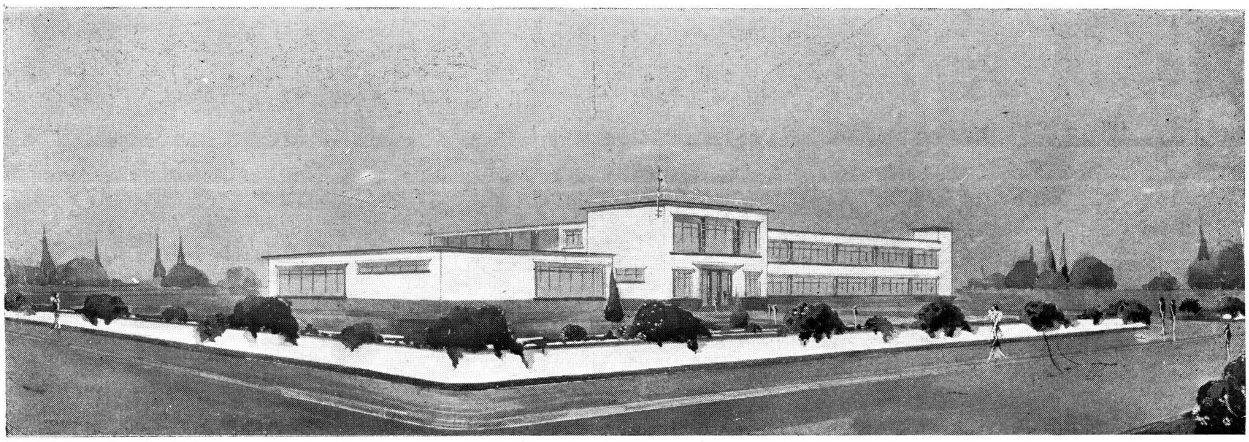


Frente

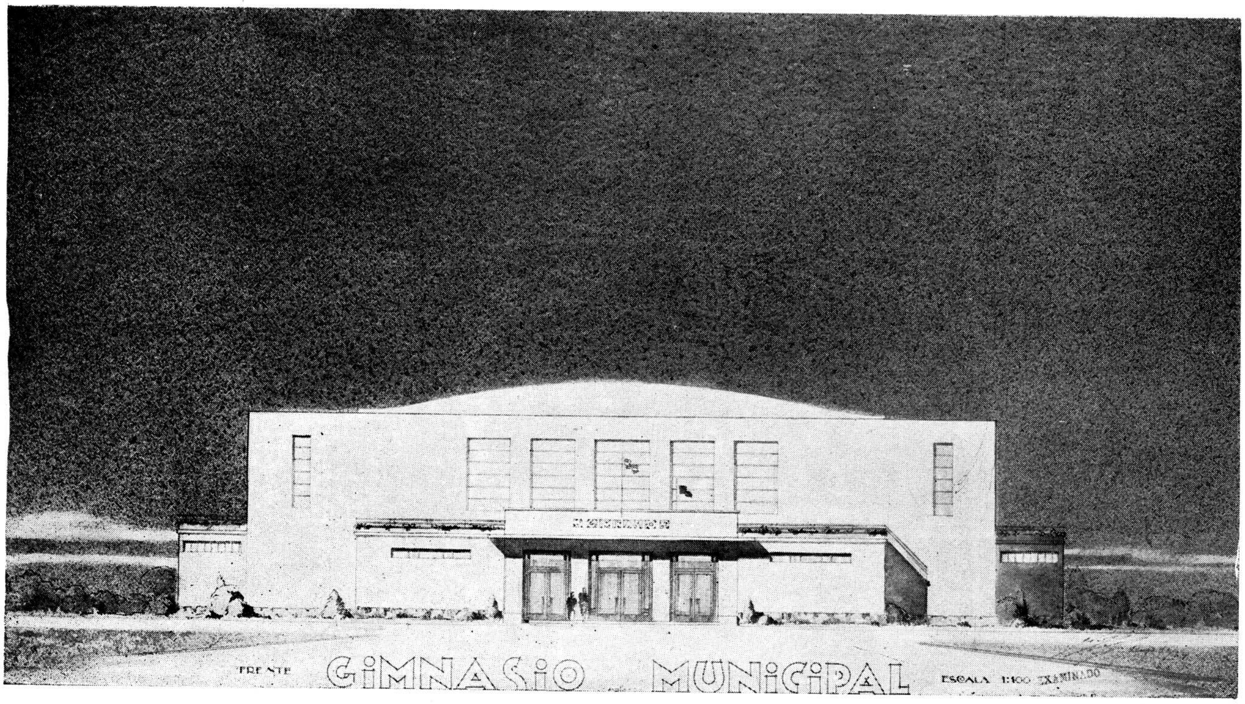


Planta

Arquitectura V.° Curso
Tema:
"Una Escuela de Ciencias Domésticas"
Por el Alumno:
Víctor A. Martorell
Profesor: René Karman



Perspectiva



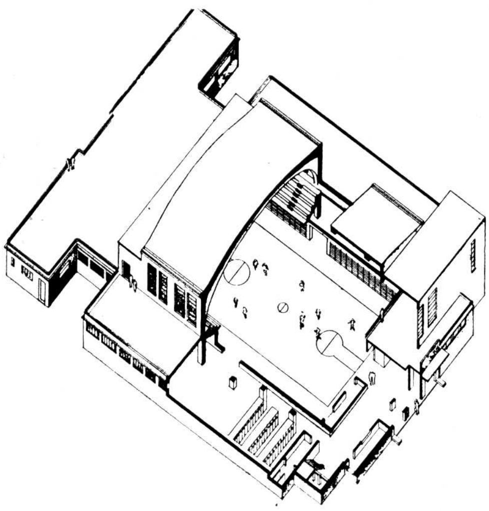
Frente

Arquitectura III$^{er.}$ Curso

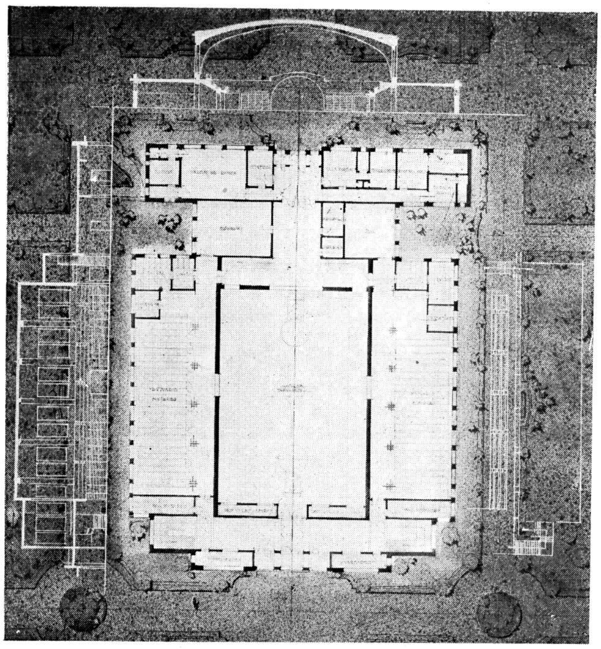
Tema: "Un Gimnasio Municipal"

Por el Alumno: Mario Roberto Alvarez

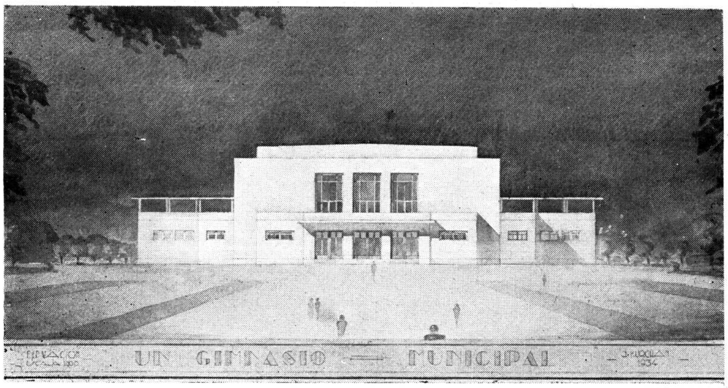
Profesor: René Karman



Sección en perspectiva



Planta general



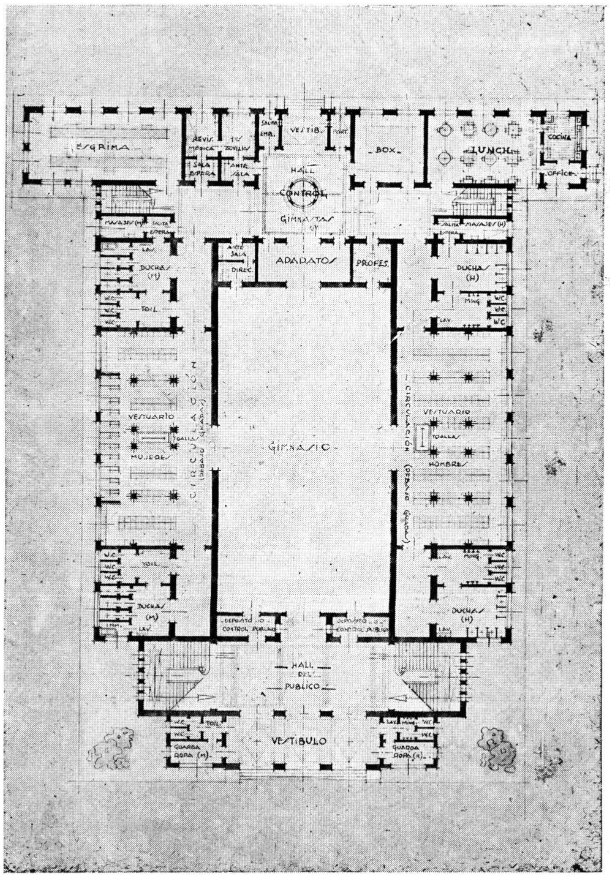
Frente

Arquitectura III^er.^ Curso

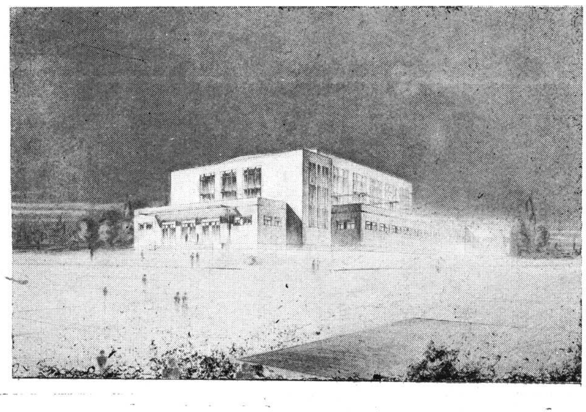
Tema: "Un Gimnasio Municipal"

Por el Alumno: Juan Kurchan

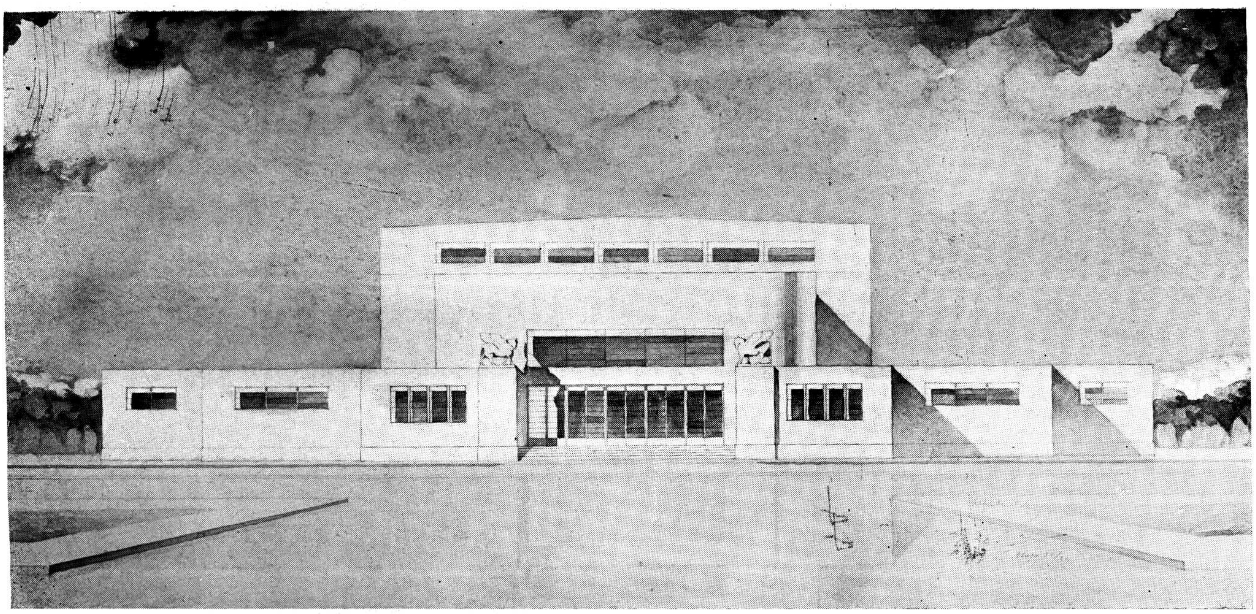
Profesor: René Karman



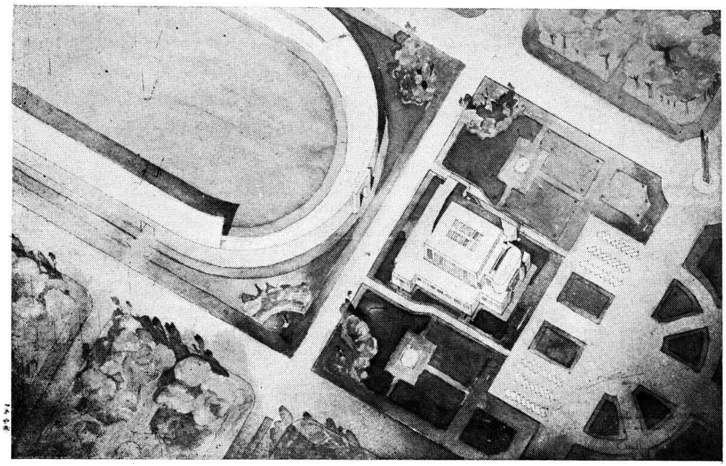
Planta



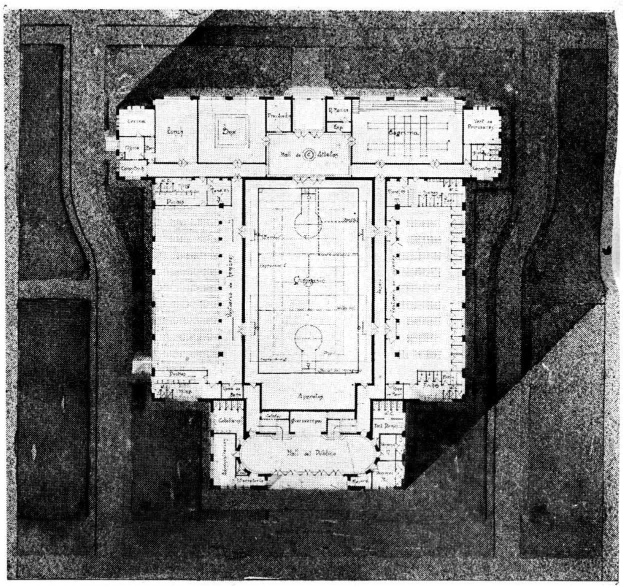
Perspectiva



Frente



Vista aérea

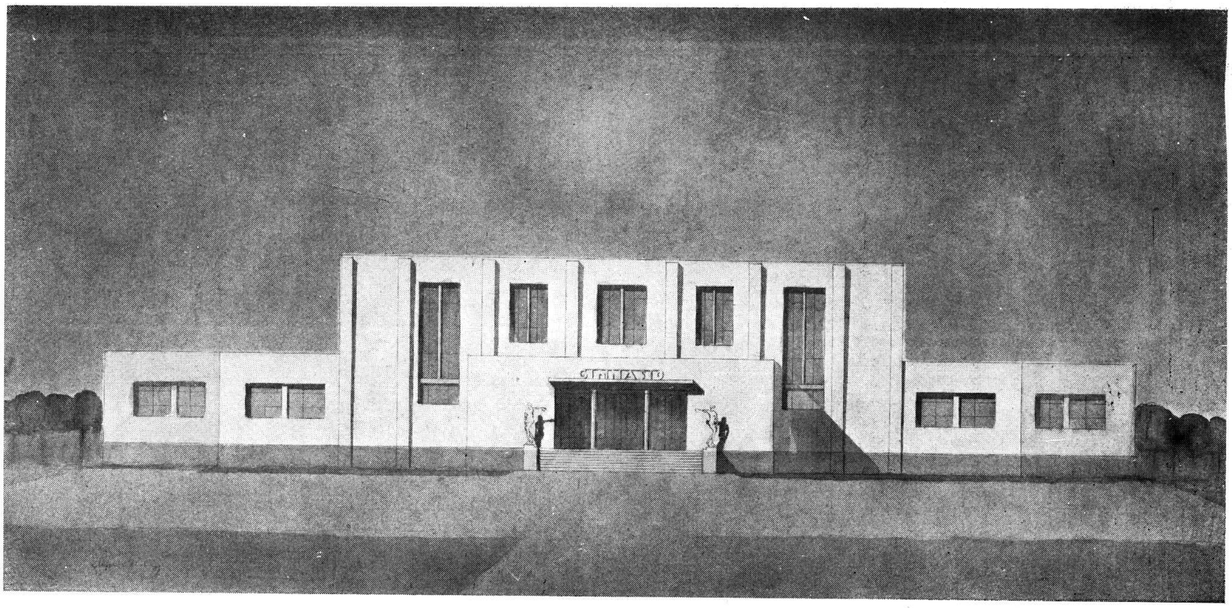


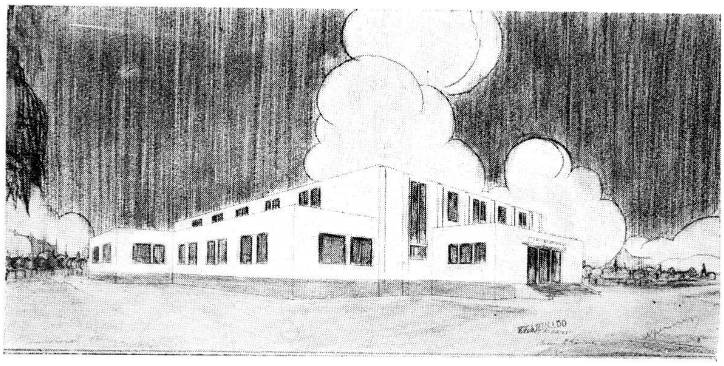
Arquitectura III^er. Curso

Tema: "Un Gimnasio Municipal"

Por el Alumno: Abel López

Profesor: René Kaiman





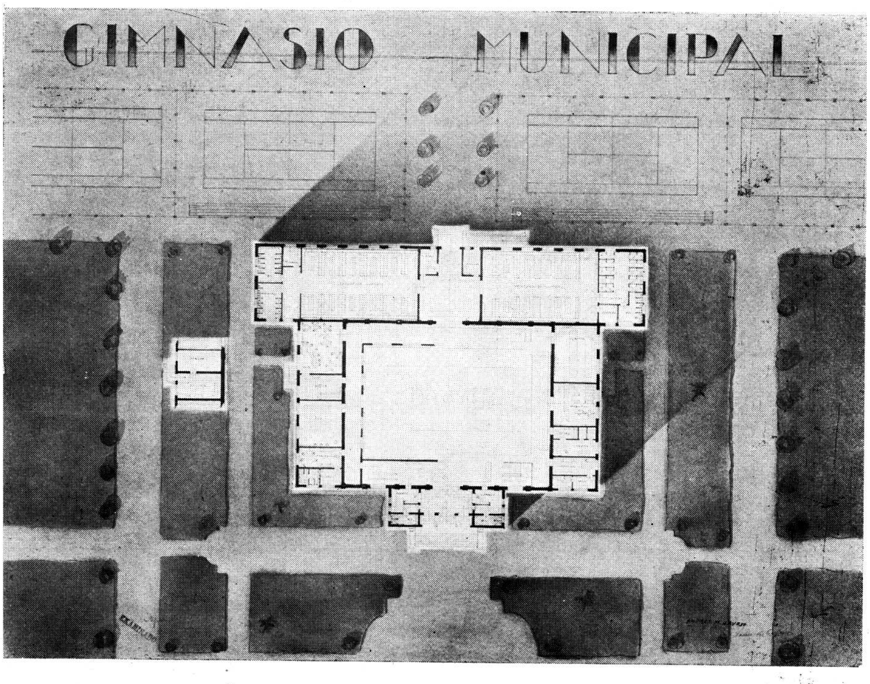
Arquitectura IIIer. Curso

Tema: "Un Gimnasio Municipal"

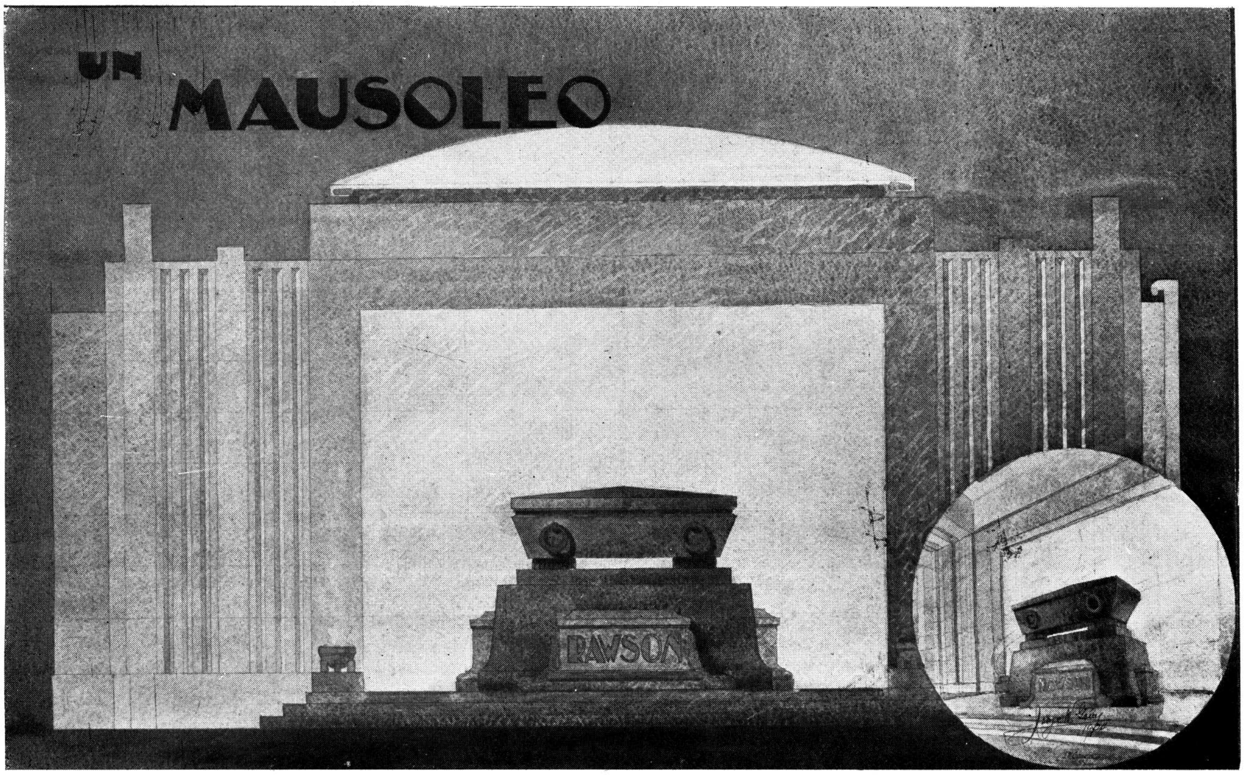
Por el Alumno: Andrés M. Gayoso

Profesor: René Karman

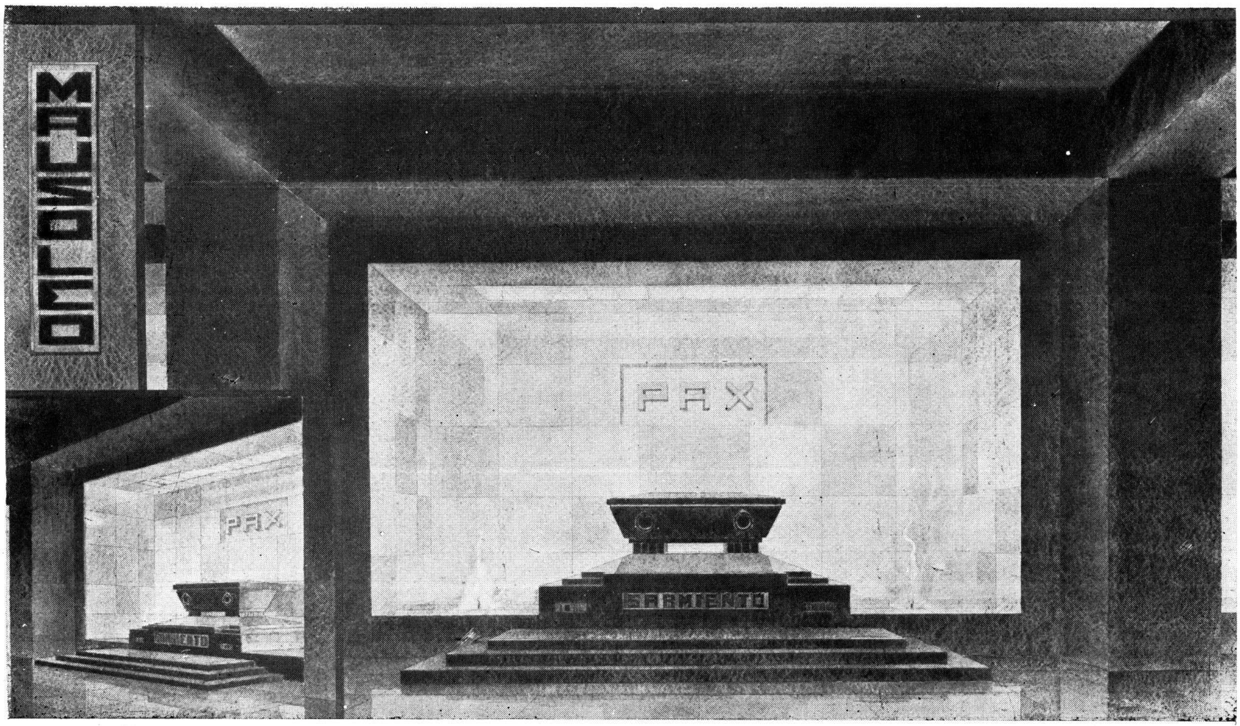
Perspectiva



Planta general



Alumno: Jorge W. Gómez

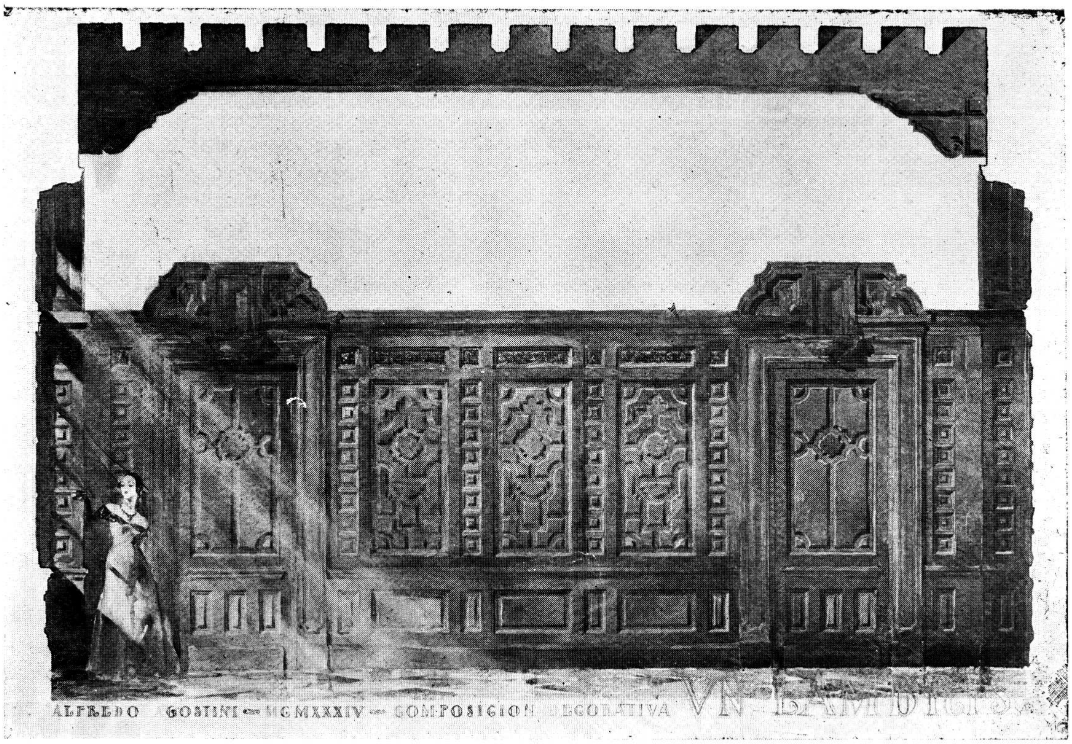


Composición Decorativa II.° Curso

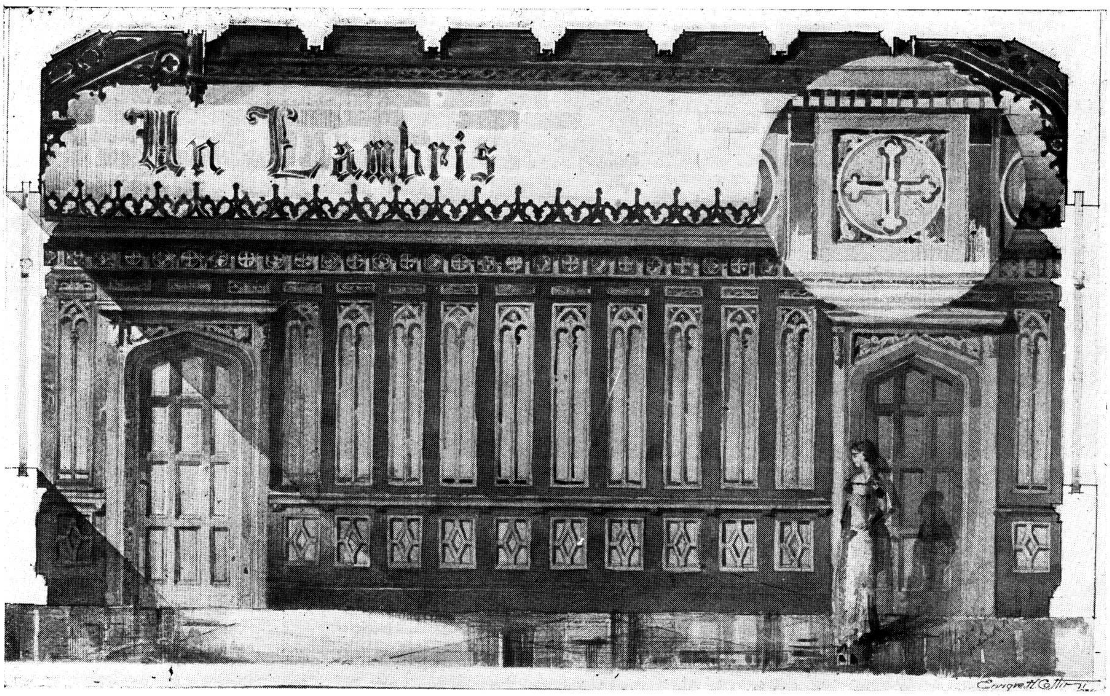
Tema: "Un Mausoleo"

Profesores: Carlos Pibernat y Hugo Garbarini

Alumno: Heriberto Reichart



Alumno: Alfredo Agostini



Alumno: Enrique H. Cottini

Composición Decorativa Ier. Curso

Tema: "Un Revestimiento de Madera"

Profesores: Carlos Pibernat y Hugo Garbarini

(Continuación de la pág. 322)

El Gobierno Francés ha condecorado al Arquitecto René Karman

llegó un día a nuestro país allá por 1913, por una temporada, para una función universitaria que entonces pudo creerse circunstancial, y desde entonces está entre nosotros cada vez más identificado con la obra de formación profesional a la que, para orgullo del país, se dedicó por entero. A don Ernesto de la Cárcova, le debemos este magnífico presente de cultura, cada vez más estilizado en sabiduría y en dignidad, al correr de los años.

Cuando llegó hasta nosotros, ya tenía formada una brillante personalidad en la arquitectura francesa. Ingresado en la Escuela Nacional Superior de Bellas Artes de París, en Julio de 1895, fué laureado por la Sociedad Central de Arquitectos franceses, XXX Congreso en Mayo de 1904, y diplomado por el gobierno francés en Junio de 1904. Fué arquitecto de los Monumentos Históricos de la Circunscripción de Sens y de los «Batiments Civils et Palais Nationaux», en donde le fué concedida licencia por tiempo indefinido para venir aquí.

Como hemos dicho, de la Cárcova lo contrató por 5 años, convenio que se renovó hasta 1922 en que Karman fué nombrado profesor titular.

Fué miembro del Consejo Directivo de la Facultad en 1919 y delegado al Consejo Superior en 1922.

Actuó en los I, III y IV Congresos Panamericanos de Arquitectura, como representante del gobierno en el primero y de la Universidad Nacional en los otros dos.

Fuera de la Universidad, el Arquitecto Karman formó parte de numerosas comisiones y jurados de concursos. Prestó servicios «ad honorem» desde 1923 a 1928, en la Municipalidad de Buenos Aires, como miembro de la Comisión de Estética Edilicia. También asesoró al Banco de la Nación Argentina, sobre la construcción de su futuro edificio.

Tal es la obra realizada por el Arquitecto Karman entre nosotros, rememorada en los instantes jubilosos en que su patria le discierne el homenaje que rinde a sus mejores hijos, homenaje al que adherimos el reconocimiento y el respecto que merece su leal y absoluta dedicación a nuestra cultura.

(Continuación de la pág. 353)

Sesenta años de extraordinarios progresos historia la muestra de O. S. de la Nación

« Dos grandes epidemias precipitaron las medidas de higiene, y poco tiempo después, en 1869, contaba la ciudad con un servicio de provisión de agua estimado para un consumo de 9.000 pipas diarias (unos 5.400 metros cúbicos). Las obras comprendían la toma en el río, depósitos de decantación, tres filtros, dos bombas y un receptáculo central, que según los cálculos «daría una presión suficiente para forzar el agua a los pisos más altos, en las partes más elevadas de la ciudad», pero que por el momento no tenía otra misión que proveer algunos surtidores en las calles.

« Esta modesta instalación no podía atender las necesidades cada día mayores de la población, y dos años más tarde fueron encargados al ingeniero Bateman los estudios y proyectos completos para la provisión de agua, desagües, servicios sanitarios y empedrado de la ciudad. El 15 de mayo de 1874 tuvo efecto en el bajo de la Recoleta la solemne inauguración de estas obras, que, conforme reza la placa colocada en ese acto, fueron iniciadas bajo el gobierno del Dr. Adolfo Alsina, empezadas por el de D. Emilio Castro y consumadas en el de D. Mariano Acosta, siendo ésta la fecha que ahora celebramos.

« El servicio era entonces precario y mediocre, y la comisión, al dirigirse al Gobierno en su memoria de 1877, decía: « Las obras de salubridad en que está empeñado el « Estado son de una magnitud colosal, perfectamente con- « cebidas y bien ejecutadas; tal vez demasiado grandes « para nuestras fuerzas; pero una vez emprendidas no es « posible pensar en detenerlas, y aunque sea lentamente, « es necesario seguir siempre adelante, y así se ha hecho ».

Señaló a continuación que los trabajos de aquella época han llegado hoy a convertirse para la capital en obras perfectas, que proveen de servicios sanitarios completos a una población de más de dos millones de habitantes, que son abastecidos con una liberalidad que hace honor al régimen general en nuestra tierra; dado que ahora se consumen diariamente novecientos mil metros cúbicos de agua, lo que significa un gasto de 400 litros por habitante y por día, que no pueden ofrecer ciudades más antiguas y más adelantadas. El importe invertido en las obras ha pasado del millón y medio de pesos moneda nacional, que fuera hace 60 años, a los 425 millones, y ello sólo da idea de su enorme desarrollo. La acción de las Obras Sanitarias no se ha limitado a la Capital Federal, y ha llevado sus beneficios a 47 ciudades y pueblos del interior de la República, desde Orán, en la provincia de Salta, hasta Río Gallegos, en la gobernación de Santa Cruz, con una inversión de 143 millones de pesos.

Terminó diciendo el arquitecto Alvarez que aun hay mucho por hacer, «no desde el punto de vista técnico, en el que el manejo de las delicadas tareas que supone el cuidado de la salubridad pública ha sido siempre inmejorable, pero sí desde el punto de vista económico. La situación actual de las finanzas mundiales nos permite ver más claro la situación, y el reajuste económico llevado a cabo en los tiempos que corren, por los países y las personas, no es pasajero; el nuevo modo de vivir ha repercutido en sus fundamentos económicos en las instituciones del Estado, y las leyes que rigen el desenvolvimiento de las construcciones sanitarias en el país fueron sancionadas en épocas de gran prosperidad; necesitamos ahora modificarlas y adaptarlas a las circunstancias actuales ».

Acallados los aplausos con que fueron recibidos los discursos de los señores Selva y Alvarez, la concurrencia, encabezada por el Presidente de la República, recorrió todas las dependencias de la instalación, emitiendo juicios muy elogiosos para la importancia y organización de la misma.

NOVEDADES TECNICAS

Bajo este título publicaremos mensualmente algunas notas sintéticas sobre los últimos progresos en materiales, aparatos, artefactos o instalaciones aplicables a la construcción y equipo de edificios, así como de las innovaciones técnicas de los servicios que puedan referírseles.

●

Una cocina a petróleo, destinada a tener gran aceptación

Una de las novedades más interesantes en materia de cocinas, entre las que se exhibieron en la Exposición de la Industria Argentina, en 1934, fué sin duda la cocina «Bosio», a petróleo sin presión de aire.

Se trata de un producto verdaderamente nacional, pues se fabrica totalmente en el país y sus inventores son argentinos. El quemador de petróleo de estas cocinas es un modelo de simplicidad y su funcionamiento es tan seguro que no requiere más atención que la inicial de graduar la alimentación del combustible, que es del tipo Fuel Oil Diesel Y. P. F. Puede quemar petróleo durante 48 horas seguidas sin que haya necesidad de limpiarla.



Las condiciones de sencillez, seguridad y economía características de las cocinas «Bosio», les aseguran la aceptación del público, que se inclina cada vez más — pese a su explicable recelo por toda novedad — a usarlas.

Se han hecho cargo de la venta los señores Sabelli & Cía., y dentro de pocos días se inaugurará la Exposición en la calle Sarmiento 570, que funcionará bajo la dirección técnica del Arquitecto Oscar González, lo que implica un visto bueno para la seriedad y eficacia de la empresa.

●

Estufas "Nestor Martín"

Las estufas «Nestor Martín» son fruto de una experiencia de más de 80 años y de constantes y profundos estudios e investigaciones a cargo de técnicos especialistas en materia de calefacción directa a combustible sólido.

Las características técnicas principales de las estufas a fuego continuo «Nestor Martín» consisten en la aplicación de nuevos principios en la combustión y tiraje y del «Recuperador Integral Nestor Martín».

Combustión y tiraje: «Nestor Martín» ha transformado el anticuado sistema de combustión «por capas» que exije la necesidad de ubicar el tiraje por los costados del hogar que trae la desventaja de localizar toda la combustión en una sola parte del aparato y la acumulación de gases en la parte superior del mismo que forma el depósito para el carbón sin establecerle un tiraje adecuado, cosa que puede comprobarse abriendo la tapa de carga en los aparatos que tienen este sistema y se notará la de gases nocivos provenientes de la combustión.

En la estufa «Nestor Martín» queda asegurada la completa salida de los gases de combustión por la parte superior del hogar no existiendo peligro alguno de escapes al efectuarse la operación de alimentación de combustible.

Un sistema de comando simultáneo de la entrada de aire de alimentación y regulador de tiraje por medio de una sola palanca permite la regulación perfecta de la combustión en la intensidad deseada. Este dispositivo elimina la necesidad de recurrir a la colocación de accesorios adicionales para la chimenea (postes-reguladores, etcétera) que siempre permanecen fuera de control o no son aplicados en forma.

RECUPERADOR DE CALOR: El «Recuperador Integral Nestor Martín» lo más nuevo en la técnica de calefacción, permite aprovechar en grado máximo el calor de los gases de combustión aumentando el rendimiento y poder calórico de la estufa.

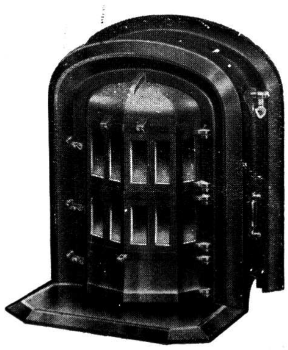
Un dispositivo especial permite utilizarlo en tres posiciones de tiraje sea para el dispositivo de «recuperación» o «directo».

Las ventajas de estos nuevos dispositivos reportan:
Seguridad absoluta de marcha.
Combustión perfecta en cualquier régimen.
Rendimiento máximo.
Economía notable en el consumo de combustible.
Rápida aceleración o merma de la combustión.

CONSTRUCCION Y ACABADO: El control permanente y prolijo que ejercen los laboratorios y servicios técnicos de las usinas sobre las materias primas y su manipuleo y transformación en las distintas fases de la fabricación hacen de los productos «Nestor Martín» la más acabada perfección en los artefactos y aseguran una duración que es reconocida y proverbial.

«Nestor Martín» presenta sus modelos de estufas en distintos acabados y en líneas sobrias y adaptables a cualquier estilo de decoración interior. Hay acabado en hierro fundido «al natural» en «enlozado cerámico» en diversos tonos y en «Cristalac» que es un esmalte finísimo y lo más resistente de aspecto insuperable y tan bien en colores clásicos y de bello efecto.

POTENCIALIDAD CALORICA: Hay una gama de modelos que iradian un poder calórico desde 80 a 500 metros y que utilizan diversos tipos de combustibles sólidos (antracite, coke o leña).



Estufa ARIANE 7 Bis
250 mts. cúbicos de poder
con Recuperador Integral

SOCIEDAD CENTRAL DE ARQUITECTOS

NOMINA DE SOCIOS

PRESIDENTE HONORARIO

Excmo Sr. Presidente de la Nación Argentina.
† Arq. Buschiazzo, Juan A.

SOCIOS HONORARIOS

Arq. Acosta y Lara, Horacio.
† Ing. Aguirre, Eduardo.
Arq. Albuquerque, Alejandro.
Dr. Alessandri, Arturo.
Dr. Arce, José.
Ing. Bahía, Manuel B.
Dr. Barros Borgoño, Luis.
Ing. Boatti, Ernesto C.
† Arq. Bouvard, José.
† Dr. Brum, Baltasar.
Arq. Campos, Alfredo R.
† Sr. Cárcova, Ernesto de la
Arq. Christophersen, Alejandro.
Dr. Damianovich, Miguel A.
Gral. Ing. Dellepiane, L. J.
† Arq. Dormal, Julio.
Arq. Doyer Joh. J.
Arq. Edwards Matte, Ismael.
Arq. Figueiredo, Néstor de.
Ing. Ghigliazza, Sebastián.
† Arq. Jaussely, León.
Arq. González Cortés, Ricardo.
† Arq. Howard, John G.
† Huergo, Eduardo.
† Ing. Huergo, Luis A.
Intendente Municipal de la Capital.
Arq. Laird, Warren P.
Dr. Marianno, José.
Dr. Mendonça Paz, Rodolfo.
† Ing. Morales, Carlos M.
† Arq. Morales de los Ríos, Adolfo.
Arq. Morales de los Ríos, Adolfo (h.).
Arq. Moretti, Cayetano.
Arq. Murchison, Kenneth M.
Arq. Nêreo de Sampaio, Fernando.
Arq. Paquet, Carlos E.
Arq. Pope de Riddle, Theodate.
Arq. Plack, William L.
Arq. Stockler das Neves, Christiano.
† Ing. Thays, Carlos.
Arq. Vázquez Varela, Jacobo.
† Dr. Vergara, Valentín.
Arq. Watson, Frank R.

CORRESPONSALES

AMERICA

Argentina

Eugenio Recagno — Rosario (Santa Fe).
Mendióroz, Carlos; Universidad Nacional de Tucumán (Tucumán).
Ramón Poch, Catamarca 330—Corrientes.
Tulio F. Longhi — Paraná.

Bolivia

José de la Zerda. — Cochabamba.

Brasil

Alcides Lins. — Prefectura Municipal. - Bello Horizonte.
Angelo Bruhms. — Av. Río Branco 9, 1er. andar. - Río Janeiro.
Augusto Vanconcellos.-Rua Copacabana 752.-Río Janeiro.
Carlos A. Gómez Cardin (filho) - Rua Maranhão 65 - Sao Pablo.
Fernando Nerêo de Sampaio. — Rua Chile 17. - Río Janeiro.
José Cortez.-Av. Río Branco 9, 1er. andar.-Río Janeiro.
Luis Signorelli. - Av. Amasonas 336. - Bello Horizonte.
Nestor Egidio de Figueiredo.—Rua da Quitanda 21 - Río Janeiro.
Paulo Candiota — Rua Copacabana 652. - Río Janeiro.

Canadá

Alcides Chaussé. — 70, St. James Street. - Montreal.
Ferd. L. Townley, Esq. — 325, Homer Street. - Vancouver, B. C.
J. S. Archibald.—326, Beaver Hall Hill. - Montreal.
J. H. G. Russell, Esq. — 1111, Mac Arthur Building. - Winnipeg (Manitoba).

Chile

Alfredo Vargas Stoller. — Casilla 321. - Valparaíso.
Bernardo Morales.—Casilla 2291. - Santiago.
Domingo Izquierdo Edwards — O'Higgins 975. - Concepción.
Luis Browne.—Casilla 1932. - Valparaíso.
Ricardo Muller H. — Casilla 1780. - Santiago.

Colombia

Alberto Manrique Martín— Apartado 677. - Bogotá.

Cuba

Luis Bay y Sevilla. — 25 Nº 373, entre Paseo y 2. - Habana.

Estados Unidos

Cass Gilbert. — 244, Madison Avenue.-Nueva York.
Francis Rd. Allen. — 75, Newburg Street. - Boston (Massachussets).
Frank R. Watson. — 1506 Architects Building.-Sanson at Seventeenth Street. - Filadelfia.
Jack B. Hosford. — P. O. Box 202. - Sierra Madre (California).
Kelsey, Albert. - F.A.I.A. - Architects Building. (Filadelfia).
Prof. William A. Boring.— Columbia University. - Nueva York.

Méjico

Alfonso Pallares. — Av. 5 de Mayo, 10. - Méjico.
Alfonso Rodríguez del Campo. — Iturbide 16.-Méjico.
Carlos A. Ituarte; 4ª Donceles 87. - Méjico.
Carlos Lazo. — Escuela de Bellas Artes. - México.
Federico Mariscal. — Méjico.
Manuel F. Alvarez.—Plaza de Loreto 8. - Méjico.
Manuel Ituarte; 4ª Donceles 87. - Méjico.

Panamá

L. Villanueva Meyer. — P. O. Box 415. - Panamá.

Paraguay

Mateo Talia. — Presidente Franco 380. - Asunción.

Perú

Emilio Harth-Terré. - Plaza de Santo Domingo 223. - Lima.
Felipe González del Riego. —Av. Bolivia 202. - Lima.

(Continúa).

(Continuación).

Uruguay

Daniel Rocco.—Buenos Aires 519. - Montevideo.
Elzeario Boix,; Ellaurí 1023. (Pocitos). - Montevideo.
Fernando Capurro. - Agraciada 3365. - Montevideo.
Herrera Mac Lean, Carlos A.; 19 de Abril 3547. - Montevideo.
Juan Giuria.—Burgues 3032 - Montevideo.
Leopoldo C. Agorio. — Colonia 2118. - Montevideo.
Mauricio Cravotto. — 18 de Julio 1698. - Montevideo.

Venezuela

Alejandro Ocanto.-Caracas.

EUROPA

Alemania

Architekt Fritz Höger. — Bahnhofsplatz 1. — Hamburgo.
Profesor Dr. Cornelius Gurlitt. — Residenzstrasse 22. - Dresde.
Profesor Dr. Fritz Schumacher. — An der Alster 39. - Hamburgo.
Profesor Dr. German Bestelmeyer. — Akademiestrasse. - Munich.
Prof. Hans Poelzig.—Charlottenburg. - II Hardenbergftr 33. - Berlín.
Profesor Heinrich Tessenow. - Dresden-Hellerau.
Profesor Dr. Hermann Jansen. — Steglitzerstrasse 53. - Berlín.
Profesor Paul Bonatz. — Am Bismarcktuam 53. —
Profesor Peter Behrens. — Neubabelsberg. - Berlín.
Profesor Dr. Theodor Fischer. - Agnes Bernauerstrasse 112. - Munich.
Profesor Wilhelm Kreis. — Rosenstrasse 38. - Düsseldorf.

Austria

Eugenio Steinhof — Stubeiring 3. - Viena I.

Bélgica

A. Roosenboom. — 36, rue de Florence. - Bruselas.
Franz de Vestel. — 7, rue de la Grosse Tour.-Bruselas.
J. B. Dewin.—151, Av. Molíére. - Bruselas.

Dinamarca

Thorwald Jorgensen, architecte du Gouvernement. — Copenhague.

España

Leopoldo Torres Balbás. — Alhambra. - Granada.
Luis de Landecho. — Reina 19. - Madrid.
Luis Elizalde. — Av. Libertad 3. - San Sebastián.
Luis M. Cabello Lapiedra. — 5, Columela, 3°. - Madrid.
Presidente de la Asociación de Arquitectos de Cataluña.—Cortes 563. - Barcelona.

Francia

Georges Harmand—134, rue de Rívoli. - París, 1er.
Gustave Olive. — 2, rue de Berne. - París.
Jacques H. Lambert — 131, Av. de Suffren. - París.
Louis Bonnier.—31, rue de Liége. - París.
Maurice Poupinel.—Avenue Jules Janin 22. - París XVI.
Poirier, Alberto.—78, Place Drouet. - D'Erlon.-Reims.
Víctor Laloux. — 2, rue de Solférino. - VIIe. París.

Gran Bretaña

Jan Mac Alister. — 9, Conduit Street. - Londres.
Sir Reginald Blomfield.—1, New Court Temple.-Londres. - E. G.

Irlanda

Prof. R. M. Butler. — 23, Kildare Street. - Dublin.
L. O'Callaghan, Esq. — 31, South Frederick Street. - Dublin.

Italia

Cav. Uff. Vittorio Mariani —11, Via de Cittá.-Siena.
M. E. Cannizzaro—Palazzo Puglisi Allegra. - 31, Via Tagliamento. - Roma.

Holanda

Joseph Th. J. Cuypers Roermond. - Waastrischler Weg.
Prof. Dr. Ir. D. F. Slothouwer, Architect — Hoofstraat 143, Amsterdam.

Noruega

Harald Aars. — Byarkitektens Kontor. — Oslo.
Sverre Pedersen. - Norges Tekniske Höiskole. — Trondhiem.

Polonia

Alphonse Gravier.—11, Mazowiecka. - Varsovia.
Witold Minckiewicz.—Ecole Polytechnique. - Léopol.

Portugal

A. R. Adaés Bermúdez. — Rua de S. Joao Nepomuceno 22, 1°. - Lisboa.
J. L. Monteiro. — Escuela de Bellas Artes. - Lisboa.
J. Alexandre Soarez. — Escuela de Bellas Artes. - Lisboa.

Rusia

Presidente Societé des Architectes Artistes, W. O. 4 Linia I-17.-Leningrado.
Secretario Societé des Architectes Artistes, W. O. 4 Linia I-17.-Leningrado.

Suecia

Ivar Tengbom. — Skepparegatan 58. - Estocolmo.
Carl Möller. - Kungl. Byggnadsstyrelsen. - Estocolmo.

Suiza

Frantz Fulpius.—5, rue des Chaudronniers. - Ginebra.
Paul Vischer. — Langegasse. - Bale.
Docteur Gustave Gull. - 17 Mousson Strasse. - Zurich.

ASIA

China

A. W. Tickle. — Public Works Department.-Hong Kong.

AFRICA

Costa de Oro

C. R. Crosley. — P. O. Box 146. - Accra.
G. E. Gamon. — Dpto. de O. Públicas. - Accra.

Rhodesia del Sur

Sidney Austen Cowper. — P. O. Box 360.-Salisbury.

OCEANIA

Australia

A. R. L. Wright.—St. George's Terrace. - Perth, W. A. - Australia Occidental.
Charles Rosenthal. — President of the Federal Council of Australian Institutes of Architects.-Sidney - Nueva Gales del Sur.

(Continúa).

(Continuación).

E. Phillips Dancker. — Instituto Sud-Australiano de Arquitectos. - Adelaida.
G. H. Godsell. — 14, Martin Place. - Sidney.
J. H. Harvey.—527, Collins Street. - Melbourne.
Prof. Wilkinson. — Institute of Architects of New South Wales. - Sidney.

Nueva Zelandia

John T. Mair. — Arquitecto del Gobierno de Nueva Zelandia.

Tasmania

Eric Round, A .T. I. A. — Instituto de Arquitectos de Tasmania. - Hogart.

SOCIOS ACTIVOS

Abelleyra, Guillermo de; Arenales 1662.
Acevedo, Juan Manuel — Córdoba 487.
Achával, Federico de; Córdoba 939.
Adamoli, Pedro A.; Anchorena 1309.
Adot, Andía L. - Bdo. de Irigoyen 171.
Agote, Carlos; Maipú 479.
Albertolli, Arnoldo; Anchorena 1192.
Albertolli, Fernando; Paraguay 2915.
Albinati, Pablo M.; Olleros 3575.
Algier, Ricardo U.; Catamarca 429.
Aliaga de Olmos, Enrique. 27 de Abril 227 (Córdoba)
Alonso, R. M. (ausente).
Alvarez, Raúl J.; Gral. Gelly y Obes 2243.
Alvarez, Vicente Rafael. - Lavalle 1312.
Amadeo, Rodolfo; Av. J. A. Roca 523.
Antonini, Pedro; Pedro Goyena 189.
Aranda, Fernando. - Juez Tedín 2922.
Aranda, Jorge G.; A. Arguibel 2363.
Areco, Alberto S.; Las Heras 2545.
Argento, Ovidio P.; Emilio Mitre 585.
Armán, Agustín; Balcarce 1492 (Rosario).
Arrambide, Miguel. - Buenos Aires 868 (Córdoba).
Arselli, Alejandro; Corrientes 1473 (Rosario).
Aslan, José; Sarmiento 559.
Ayerza, Héctor; Florida 470.
Azaro, Alfredo; A. del Valle 1158 (Marcos Paz, F. C. O.).

Baldini Garay, Carlos A.; Avda. de Mayo 1370.
Barassi, Américo; Rodríguez Peña 881.
Bardesi, Ezequiel A. de. - Ayacucho 1726.
Bardi, Pedro M. - Carlos Calvo 1483.
Baroni, Alberto I. - 9 de Julio 3316 (Sta. Fe).
Baronio, Italo L.; Gaona 87.
Basso Dastugue, Abel; Av. Villarino 79 (Chivilcoy. - F. C. O.).
Beccar Varela, Florencio.- (San Isidro, F.C.C.A.).
Beceyro, R.; Terrera 795.
Becker, Carlos E.; Pampa 2999.
Becú, A. - Córdoba 487.
Belgrano Blanco, Alberto; Humaitá 6878.
Beltrame, Héctor. - Humberto I° 2833 (Santa Fe).
Bengolea Cárdenas, Héctor N.; Rodríguez Peña 1934.
Berçaitz, Juan Antonio. - Larrea 1028 (3er. piso).
Berjman, David; Avda. Pellegrini 522 (Rosario).
Bereterbide, Fermín H. - Culpina 141.
Bergallo, Victorio J. A.; J. Hernández 272 (Munro, F.C.C.C.).
Berisso, Pedro; 25 de Mayo 33.
Bertuzzi, Salvador. - San Luis 660 (Rosario).
Bessone, Emilio M.; Mendoza 1050 (Rosario).
Beveraggi, René G.; Boulevard Moreno 71.-Paraná (E. Ríos).
Bianchetti, Enrique A. — Rawson 1189.
Bianchedi, Remo R.; Avenida R. S. Peña 501.
Bianchi, Héctor A.; Dorrego 1268 (Rosario).
Bidart Malbrán, Mario; Paraguay 577.
Bielman, Augusto D.; Alsina 2138.
Bilbao la Vieja, Antonio; L. N. Alem 639.
Billoch, Alejandro. - Ugarteche 3050.
Bogani, Alberto J. - Brasil 458.
Bollini, Angel Julio. - Biblioteca 32.
Braegger, Antonio; J. E. Uriburu 139.
Bressan, Eugenio L.; Cabello 3034.
Brodsky, Valentín M.; Lavalle 1059.
Broggi, L. A.; Juncal 1207.
Bullrich, Adolfo F.; Anchorena 2340.
Burzaco, Angel R.; Esmeralda 155.
Buschiazzo, Juan C. - Callao 1444.
Buschiazzo, Mario J.; Bmé. Mitre 1348 (Adrogué).
Bustillo, Alejandro. - Posadas 1059.
Buzzetti, A. Ceretti 2342.

Calvo, Héctor M.; Pte. Roque Saenz Peña 637.
Campos, Luis M.; Montevideo 546.
Capilla, Fernando L.; Diagonal R. S. Peña 501.
Carattini, Lorenzo. - Rioja 1285 (Rosario).
Cárcova, Carlos de la; Paraguay 643.
Cardini, J. C.; Av. Pte. Roque Sáenz Peña 615.
Cárrega Gayán, Antonio. - Sarmiento 722.
Casarrubia, Francisco; Córdoba 1136 (Rosario).
Casterán, Eugenio; Montevideo 696.
Cautero, Juan B. - Entre Ríos 718 (Rosario).
Ceci, Luis; Cangallo 2630.
Cerrato, L.; Franklin 2284.
Cervera, J. Alberto; Gurruchaga 662.
Chanourdie, Enrique; Florida 440.
Chiarino Ravenna, Antonio; Treinta y Tres 1556. (Montevideo).
Christensen, V. Raúl; Perú 457.
Chute, Jorge A.; Italia 430 (Adrogué).
Ciarrapico, A.; Esparza 76.
Cicuti, Alberto D.; San Luis 3415—Rosario.
Ciga Alzuarena, José M.; Helguera 2674.
Civit, Arturo J.; Arizu 858, Godoy Cruz (Mendoza).
Civit Manuel V.; Arizu 858, Godoy Cruz (Mendoza)
Cole, Leonardo T. - Perú 1309.
Colmegna, Vicente; Rivadavia 659.
Conder, E. Lauriston; Sarmiento 329.
Coni Molina, Alberto; Otamendi 234.
Cooke M.; Tucumán 843.

(Continúa).

(Continuación).

Córsico Piccolini, Alberto; Rioja 2595 (M. del Plata).
Costa Suárez, Luis M. - Charcas 2653.
Croci, Clicerio. - Nicasio Oroño 2140.
Cuomo, Enrique; Deán Funes 1261.

Dates, Luis. - Uribelarrea 713 (Olivos).
Daurat, Roberto L.; Antonini M. Ferrari 1003.
De Cicco, Felipe A.; Malabia 1238.
Dellarole, Víctor; 25 de Diciembre 1890 (Rosario).
De Lorenzi, Ermete; Córdoba 2035 (Rosario).
De Lucía, Román C.; Corrientes 1455.
Demaría, José Antonio. -
Denis, Adolfo J. - Florida 668.
Depetris, Italo. - Victoria 1372.
Dhers, Blas J. - Diag. R. S. Peña 825.
Dieudonné, Fernando; Yerbal 1584.
Dighero, Francisco S.; Carlos Calvo 1802.
Di Paola, Rogelio A.; Viamonte 1470.
Dodds, Alberto E. - 25 de Mayo 11.
Dubourg, Eugenio. - Sarmiento 2221.
Dujarric L., Faure (auste.)
Dumas, Carlos; Sarmiento 329.
Dunant, Jacques (ausente).
Durand, Víctor J.; Moldes 3902.

Eliçagaray, Mario R.; Paraguay 1100.
Elizalde, Juan José de. - Cangallo 461.
Espina, Carlos Alberto. - Santa Fe 3465.
Espinosa, José; Larrea 45.
Espoueys, Daniel; Pte. Roque Saenz Peña 501.
Esteves, L. P.; Guido 1626.
Estrada, Ernesto de; Galileo 2440.
Etcheverry, Alfredo P.; Donado 1685.

Fava, Ernesto A.; Diag. R. S. Peña 615.
Faverio, Edmundo P.; Uruguay 618.
Fenoglio, Mario; Nicaragua 5963.
Fernández Madero, Emilio; Av. R. S. Peña 637.
Fernández Marelli, Manuel A.; Lavalle 710.
Ferraris G., Alfonso. - Corrientes 951.
Ferro, Bartolomé M.; Larroque 475 (Bánfield).
Ferrovia, Eduardo J. R. - Morelos 447.
Figueroa Bunge, Emilio. - Chile esq. Manuel Obarrio (San Isidro).
Firpo, Luis. - Entre Ríos 883 (Olivos).
Fitte, Raúl E. - Quinta "Tokieder", Av. Gaspar Campos y San Martín - (Bella Vista, F.C.P.).
Folkers, Enrique. - Franklin 704.
Fonseca, Martín; Salta 205 (Concordia. - E. Ríos).
Fontecha, Eduardo; Montañeses 2017.
Fornari, Osvaldo C.; Entre Ríos 1560.
Fourcade, Luis Jorge; Callao 289 (7° piso).
Fragueiro Frías, Jorge A.; Constitución 1860 (San Fernando).
Frers, Emilio G.; Av. Julio A. Roca 523.
Frigerio, Clemente I. - Lavalle 1312.
Fritzsche, Bruno O.; J. E. Uriburu 449.
Froio, Salvador.
Futten, Eduardo P. - Av. de Mayo 819.

Gabrici, Ricardo C. - Donado 2587.
Galdi, A.; Córdoba 3452.
Galfrascoli, A.; Florida 229.
Gamboa, Hernán M. - B. Encalada 5255.
Garbarini, Hugo; Diag. R. S. Peña 825.
García Mansilla, Juan A.; Cangallo 673.
García Vouilloz, María Luisa; Arribeños 857.
Gargaglione, Roberto A. - Liniers 865.
Gelly Cantilo, Alberto. - Pueyrredón 2324.
Géneau, C. E.; Alvarez 2561.
Gentile, Alfredo; Lambaré 966.
Gibelli, J. C.; Larrea 955.
Giménez Bustamante, Rodolfo; Charcas 1473.
Giménez, Rafael E. - Pte. R. Saenz Peña 637.
Giorgetti, A.; Vélez Sársfield 762 (Rosario).
Giovannoni, Lorenzo; Pueyrredón 756 (Rosario).
Giralt, E.; B. Mitre 3426.
Godoy, Julio C.; Sarmiento 722.
Godoy, Salvador A.; Casilla Correo 140 (Córdoba).
Gómez, Eduardo V. - El Cano 3183.
González, Oscar. - Martín Coronado 3163.
Grasso, José S.; Gaona 3198.
Greslebín, Héctor; Arredondo 2670.
Grossi, Oscar; Perú 646.
Guevara Lynch, Guillermo; Florida 629.
Guidali, Alfredo; Independencia 1082.
Guido, Angel. - Montevideo 2122 (Rosario).
Guido Lavalle, José A. - Lavalle 1447.
Guiñazú, Alcides; San Martín 112 (Mendoza).
Guiraud, E.; Hidalgo 67.
Guisández, Fermín; Caseros 2140.
Gurevitz, I.; Hornos 82.
Gutiérrez y Urquijo, Antón; Santa Fe 2740.

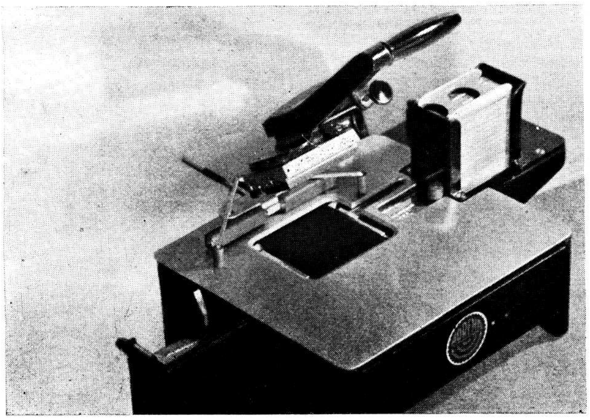
Hary, Pablo (ausente).
Heinecke, Germán R.
Hernández Larguía, H. - San Luis 448 (Rosario).
Herrera Mac Lean, Carlos A. - 19 de Abril 3547. - (Montevideo).
Heurtley de la Riestra, Alberto; Serrano 2405.
Honoré, Huberto E.; Maipú 427.
Hope, Roberto C.; Córdoba 961 (Rosario).
Horta, A. J.; Cangallo 1980.
Hortal, José A.; Tucumán 716.
Horteloup, Alberto; Caseros 436 (Salta).

Iachini, Manuel. - Bialet Massé 671.
Igón, Juan Pedro; Cerrito 1079.
Inglis, A. R.; Lavalle 341.

Jacobs, Arnoldo L. - Pte. Roque Saenz Peña 637.
Jachevasky, Benjamín. - Sarmiento 985 (Córdoba).
Jaeschke, Víctor Julio; Corrientes 2548.
Jarry, Roberto J.; José Bonifacio 1901.

Karman, René; Echeverría 2819.
Koch, Enrique J. - 25 de Mayo 11.
Kronfuss, J.; Cangallo 1479.

(Continúa).



(Continuación).

Laass, Federico; Esmeralda 132.
Lagos, E.; Córdoba 750.
Lagunas, Simón; Av. de Mayo 1370.
Landa, Francisco F.; Avda. Cazón 1433 (Tigre).
Lanfranconi, Elías. - Muñiz (F. C. P.).
Lanús, Eduardo M.; Larrea 95.
Lanús, Juan Florencio; Carrodilla (Mendoza).
Lanz, P.P.; Rivadavia 4417.
Laspé, E. Max; Junín 987.
Latzina, Eduardo A.; Bustamante 1760.
Lavarello, Victorio M.; Av. Roque S. Peña 1119.
Lavigne, Emilio M.; Lavalle 1268.
Lazzati, Juan F.; Corrientes 745.
Leroy, Carlos A.; Humberto Iº 2892.
Levingston, Manuel; Córdoba 1859.
Lissarrague, Raúl; 25 de Mayo 749.
Livingston, Enrique A. - Charcas 1473.
Lo Celso, Angel T.; 25 de Mayo 214 (Córdoba).
Lóizaga, Félix; Beruti 3242.
Lo Voi, Guido A.; Buenos Aires 624 (Rosario).
Luque, Aquilino; Bs. Aires 1064 (Córdoba).

Macchi, Enrique; Moreno 1352.
Madero, M.; Tucumán 1128.
Maglia, Romeo J. - Sadi Carnot 780.
Maisonnave, Emilio; 1º de Mayo 1776 (Rosario).
Mallea, Carlos; Monroe 5266
Malnatti, Rodolfo A.; Pringles 273.
Manzella, Ernesto J.; - Ecuador 572.
Marchesotti, Gino; Tucumán 963.
Marco, Enrique (ausente).
Marcogliese, Emilio. - Pte. Roca 1458 (Rosario).
Mariscotti, V.; Bogotá 3836.
Martignoni, Carlos; Entre Ríos 1844.
Martínez, Alejo (h.); San Martín 232.
Martínez, Rosendo; Rodríguez Peña 233.
Martínez Seeber, Mario; Santa Fe 2116.
Martini, J.; Sarmiento 4239.
Massa, Carlos C.; Paraguay 416.
Mautalen, Juan S.; Saavedra 189.
Mayer Méndez Manuel; Güemes 358 (Bahía Blanca) F. C. S.
Mazziotti, Luis L. (hijo). - Arenales 1672.
Mazzoncini, Angel A.; Luis Viale 2229.
Medhurst Thomas, C. E. - Suipacha 690, Dpto. 1.
Médici, David; Corrientes 576 (Rosario).
Meincke, Alberto; Montevideo 640.
Meincke, G V.-Cangallo 910.
Méndez, Raúl J.; Bernardo de Irigoyen 710.
Mendióroz, Carlos; Universidad Nacional de Tucumán (Tucumán).
Messina, B.; Perú 1586.
Micheletti, José A. - Santa Fe 1360 (Rosario).
Micheletti, Tito C. - Santa Fe 1360 (Rosario).
Milberg, H.; Florida 671.
Millé, José (ausente).
Minvielle, Emilio; Villanueva 1363.
Molteni, Alberto; C. Pellegrini 1332.
Montagna, Francisco N. - Rivadavia 3480.
Moreau, E. (ausente).
Moreau, Roberto F. - Sarmiento 212.
Moreno de Mesa, Luis J. - Humberto Iº 2360.
Moreno, P. E.; Córdoba 487.
Morillo, Manuel L. - Las Heras 2320.
Morixe, Héctor C.; 25 de Mayo 375, 5º piso.
Moscatelli, Juan; Pino 4331.
Moy, Alejandro E.; Corrientes 685.
Mujica Gómez, Miguel; Oliva 323 (Asunción. - Paraguay).

Necchi, N. S.; Rosetti 937.
Negri, Juan B.; Asunción 3354.
Newton, Juan M.; Montevideo 222 (Rosario).
Niebuhr, Nelly; Echeverría 3725.
Nin Mitchell, Antonio. - Charcas 1473.
Niseggi, Salvador A.; Alsina 2138.
Noceti, Octavio C.; Chacabuco 78.
Noel, Martín; Suipacha 1422.
Nortman Meer; Avellaneda 4102.

Oberlander, Aníbal; Libertad 714 (Sgo. del Estero)
O'Farrell, Juan M.; Guido 2662.
Olivares, Eduardo; Ituzaingó 1437 (San Fernando).
Olivari, Alfredo; Bartolomé Mitre 383.
Olivari, Alberto J.; Bartolomé Mitre 383.
Orlandi, R.; Charcas 1658.
Otaola, J. V.; Palpa 2696.

Padró, Ernesto S.; Tacuarí 595.
Pagés, F. (h.). - Independencia 3822.
Paillot, Héctor; Callao 938.
Palau, Luis E.; Florida 527.
Panza, Hugo; Lavalle 3584.
Paolillo, V.; Corrientes 1533.
Parici, Nicolás V.; Avenida de Mayo 1411.
Parsons, Edwin; Barragán 816 (Versailles, F. C. O.).
Pascual, A.; Córdoba 2244.
Pasman, Raúl G.; Moreno 376.
Passerón, Fortunato A. — Junín 1461.
Pastrana, Ernesto J.; México 2562.
Pazos, Alejo L. - Montevideo 126.
Pedretti, Edgardo; Medrano 485.
Pedretti, Víctor J.; Guardia Vieja 4069.
Peirano, M.; Pavón 2851.
Pelosi, Antonio (h.) (aus.)
Peralta Martínez, Jorge R.; Florida 668.
Pérez, Esteban; Calle 47, Nº 954 (La Plata).
Petersen, Alberto; La Rural 175.
Pibernat, Carlos M.; Alsina 871 (6º piso).
Pico Estrada, Luis M. - Río Bamba 707.
Pirovano, E.; Melo 2562.
Pitella, Domingo. - Víctor T. Martínez 356.
Pizzul, Finlandia; Suipacha 1321.
Plou, Augusto; Callao 384.
Poch, Ramón; Isla del Cerrito. - Paso de la Patria (Corrientes).
Poggi, Arístides A.; Wenceslao Villafañe 356.
Pointis, Carlos H.; P. Lucena 262 (Lomas).
Pourtalé, Héctor. - Paraguay 1477.
Prebisch, Alberto; Tacuarí 336, piso 4º.

(Continúa).

(Continuación).

Quaglia, Juan B. - Mitre 744 (Rosario).
Quaglio, Carlos. - Argerich 1274.
Quartino Herrera, R.; Paysandú 897 (Montevideo).
Quincke, Enrique G.; Charcas 1473.

Ramos Correas, Daniel. - Perú 1198 (Mendoza).
Ramos Mejía, Isaías. - Av. Gelly y Obes 2215.
Randle, Horacio; Pico 1768.
Ranzenhofer, Oscar (aus.).
Real de Azúa, Exequiel M.; Suipacha 1180.
Recagno, Víctor E. - San Lorenzo 814 (Rosario).
Repetto, Bartolomé M. - Gral. Artigas 635.
Repetto, Emilio; Las Heras 2051.
Rivarola, Jorge Víctor; Viamonte 1287.
Rivera, Raúl R. - Avda. de Mayo 1370.
Rocca, Aníbal J.; Rivadavia 409.
Rocca, A. J.; Alberti 1283.
Rocha, C. A.; Juncal 1909.
Rodríguez Remy, Ricardo; Victoria 3773.
Roggio, Héctor M.; Bedoya 283 (Córdoba).
Rossi, Enévaro; Gral. Acha 165 (San Juan).
Rubillo, E.; Gral. Urquiza nº 1120.
Ruiz Moreno, Rómulo Augusto; Ayacucho 1626.

Sabaté, Ciriaco; Liberad 258.
Sabaté, Jorge; Cangallo 461.
Sackmann, Ernesto; Reconquista 134.
Sacriste, Eduardo; Morelos 50.
Sáenz, Domingo; Balcarce 150.
Salamone, Francisco. -
Samela, Adolfo; Santa Fe 681 (Corrientes).
Sanmartino, José; Pueyrredón 1615 (Rosario).
Sammartino, Rafael A. - Sarmiento 329.
Scarpelli, R.; Alsina 1957.
Schildknecht, Marcelo, Juncal 2695.
Schindler, Alberto C.; Sarmiento 1881.
Schmidt, Rodolfo A. C.; Villa Progreso (San Martín) F. C. C. A.
Schmitt, Carlos A.; Corrientes 435.
Schuster, Moisés. - Reconquista 336.
Schwarz, Leopoldo; Rioja 1341 (Rosario).
Scolpini, Pablo (hijo); Laprida 1946.
Segrestan, A. (ausente).
Serrano, José; Urquiza 578. (Paraná. - E. Ríos).
Siegerist, L.; Lavalle 353.
Silva, Angel (h.); Brandzen 1378 (Morón, F.C.O.).
Soto Acebal, Roberto; Florida 125.
Spika, Jorge R. - Av. de Mayo 1370 (9º piso).
Spirandelli, Carlos; Santa Fe 1079 (Rosario).
Squirru, Francisco. - Río Bamba 153.
Stameskin, Enrique; Urquiza 89.
Stok, Isaac; Tres de Febrero 924.
Storti, Jacobo P.; Villa Calzada (F. C. S.).

Tadini, Pedro. - Brandzen 706.
Tavarozzi, Eduardo, M.; Amenábar 2357.
Tavazza, Manuel. - Av. de Mayo 840.
Tavernier, Jorge A. - Av. Belgrano 348 (Rosario).
Tessieri, Nemo. - Lavalle 1474.
Thierry, Renato C.; Don Bosco 123, Bernal (F. C. S.).
Thomas, Luis Newbery. - San Martín 492.
Tiscornia, Fernando, Paraguay 1148.
Togneri, Raúl; Rodríguez Peña 1147.
Torres Antonio; Suipacha 1335 (Rosario).
Torres Armengol, Manuel; Piedras 511.
Trangoni, Domingo S.; Buenos Aires 1016 (Rosario).
Travaglini, B. - Centenario 567 (San Isidro).

Vacca, Alberto D.; San Lorenzo 814 (Rosario).
Valera, Aldo; Lavalle 341.
Valiente Noailles, Enrique; (ausente).
Valle, Narciso del (hijo); Bdo. de Irigoyen 171.
Van Braam Houckgeest, Juan; Corrientes 4235.
Vaneri, Alfredo M.; Carlos Calvo 3736.
Vannelli, Fernando; Rivadavia 5857.
Vanoli, Angel A.; Paraguay 131 (Rosario).
Vautier, Ernesto E.; Córdoba 991.
Velázquez, Andrés M. (ausente).
Ventafridda, Antonio A. - Parera 47 (2º piso).
Verzini, Argentino J.; Santa Rosa 1631 (Córdoba).
Vescovo, Carlos; E. S. Zeballos 2084 (Rosario).
Vidal Cárrega, Carlos; Rodríguez Peña 1529.
Vilar, Carlos; Cangallo 499.
Villalobos, Julio; Belgrano 940.
Villalonga, Alfredo; Florida 671.
Villalonga, Raúl. - Florida 671.
Villanueva, Víctor A.; Neuquén 1430.
Virasoro, Alejandro; Santa Fe 2972.

Zambruno, Carlos Domingo; Corrientes 680 (Río Cuarto, Córdoba).
Zanetti, Juan Blas. - Pte. L. Sáenz Peña 808.

Waldorp, Juan (h.); Viamonte 682.
Wasserzug, Eugenio; Añasco 472.
Whitelaw, Alberto J.; San Agustín, Dpto. de Calamuchita (Córdoba).
Williams, Alfredo. - Rodríguez Peña 95.
Winnik, Miguel; Callao 295.

SOCIOS ASPIRANTES

(Los aspirantes señalados con asterisco son arquitectos)

Acánfora Greco, Rodolfo; Gral. López 2956 (Santa Fe).
Agostini, Alfredo; Honduras 3896.
* Aisenson, José. - Gaona 2964.
Alagia, Humberto; E. Zeballos 588 (Rosario).
Albanese Galassi, Santiago; 9 de Julio 750 (Rosario).
Ambroa Crocco, José O.; Ayacucho 1292 (Rosario).
Andreoni, Rodolfo; Rivadavia 9682.
Arauz Obligado, M. de las Mercedes; Sinclair 2991.
* Arlas, Juan A.; Paraguay 419.

(Continuación).

(Continuación).

Armán, Ricardo; 9 de Julio 660 (Rosario).
Armentano, Florindo; Paraguay 1072 (Rosario).
* Armesto, Hugo; Callao 32.
* Baliña, Jorge A.; Copérnico 2385.
Barbaro (H.), Oscar; Rioja 1879 (Rosario).
Baroni, Francisco; M. Candioti 3718 (Santa Fe).
Barraseta, José Luis; Corrientes 4595.
Barrionuevo, Horacio; E. Zeballos 543, Dep. 3 (Rosario).
* Belhart, Elvio P.; Medrano 376.
Bertelegni, Alejandro; Dorrego 116 (Rosario).
Berro García, Alberto; Defensa 1111.
* Bignone, Enrique A. - Martín Haedo 1424 (Vicente López).
Bottinelli, Domingo; San Martín 1640 (Rosario).
Bracco, R. F.; Paraná 727.
Caballero, Julio. - Mendoza 1980 (Rosario).
* Caffaro, Luis A.; Buenos Aires 1151 (Rosario).
Campini, Héctor S.; Valentín Gómez 3542.
Capdevila, Alfonso; Gral. Mitre 2134 (Rosario).
Cappagli, Mario Oscar. - Las Heras 2062.
* Carattini, Juan B.; Sargento Cabral 36 (Rosario).
* Cardini, R. J.; Rioja 1166.
Carminati, Gualterio; Juez Tedín 3027.
Castagnino, Raúl. - Maipú 1708 (Rosario).
Cavagna, Adolfo J. B. - Céspedes 2472.
* Cerrutti, Máximo (Pergamino, F.C.C.A.).
* Chiappori, Ismael. - José Bonifacio 2973.
Cohan Gainsborg, A.; Victoria 690.
Cohan, N.; Junín 350.
Colleoni, Siro F.; 25 Diciembre 929 (Rosario).
Copello, C. R.; Pavón 1531.
* Cozzo, Luis M.; Corrientes 1640 (Rosario).
Crocci, Roberto, J. S.; Ayacucho 1292 (Rosario).
De Chapeaurouge, Carlos A.; Santa Fe 2252.
De la Riestra, Martín A. - Laprida 1621 (Rosario).
*Delfino, Guillermo J.; Rivadavia 14152 (R. Mejía).
De la Portilla, Evaristo. - Rivadavia 4893, Depto. 4º.
* De Luca, Juan B.; Coronel Niceto Vega 5785.
De Luca, Ricardo; Rivadavia 3258.
De Mattos, Jorge José. - Pueyrredón 569.
Díaz Andrieu, Luis N.; Av. Anjou 1236 (Rosario).
Domínguez, Manuel A.; Bolívar 1084.
Dughera, Eduardo A.; Moreno 834 (Rosario).
* Eiriz, Arturo; Monte Egmont 1044.
Enríquez, Rodolfo; Talcahuano 727.
Eskenazi, Moisés. - Alvear 743 (Rosario).
Espinosa, Néstor J.; Camacuá 238.
Fassi, J. T.; Castillo 1531.
* Fernández Criado, Raúl; Juncal 1055.
* Fernández Díaz, José; Dorrego 757 (Rosario).
* Fernández, Manuel J.; Belgrano 2000.
* Fernández Romero, Arturo - Alsina 1225 (Rosario).
* Ferrari Descole, S.; L. S. Peña 1144.
Ferrería, Francisco M. - Echeverría 1040 (Rosario)
Frayssinet, Raúl H. - Estancia «La Esther-Lina», (Pigüé, F.C.S.).
Funes, Carlos; Corrientes 1052 (Rosario).
Furió, Alberto (h.); Córdoba 4575 (Rosario).
Gabriolli, Amado H.; Montevideo 1984 (Rosario).
Galimberti, Antonio C.; 9 de Julio 1275 (Rosario).
* García Belmonte, Luis F.; Sarandí 19.
* García Berro, Jorge; San José 690.
* García Miramón, Enrique A.; Rivadavia 6176.
Gazcón, Mario P. L.; Esmeralda 954.
Gazzo, Nicolás; Callao 1138 (Rosario).
* Gelosi, Nazareno, D. F.; Pacheco 307 (Martínez, F.C.C.A.).
Genovese, Stella Elba. - Concepción Arenal 4010.
Gersbach, Julio José; Esmeralda 629.
*Ghiara, Antonio P.; Franklin 2042.
Gilardón, Roberto B.; Billinghurst 386.
Giménez, Fernando (h.); E. Zeballos 543, Dep. 3 (Rosario).
González del Solar, César. - Arenales 1655.
*González Pondal, Marcelo; Florida 527.
Guichet, René G.; J. Azurduy 2841.
* Hirsch, B.; La Rural 163.
Jaccuzzi, Ricardo C.; Córdoba 1411 (Rosario).
Kohan, N.; Lavalle 1500.
* Lacalle Alonso, Ernesto; Lavalle 710.
Lafosse, Juan Carlos, Carabobo 345.
Lambruschini, Roberto B. - Gallo 1563.
* Lapidus, Juan; 11 de Setiembre 912.
* Lacarde, Henri E.; Paraguay 2459.
* Larrocha, José de; San Martín 945.
Le Monnier, Raúl; Av. de Mayo 1370.
* Lemos, Ernesto E. - Cerrito 1205.
Lima, J. H. - Azcuénaga 840.
* Locati, A. J.; Aráoz 2791.
Longhi, Leopoldo. - Haedo 824 (V. López).
Lottice (h.) Paulino; 3 de Febrero 567 Dep. B. (Rosario).
Llordén, Orestes; Pte. Roca 882 (Rosario).
Marré, R. O.; Gaona 2785.
Martinatto, Elías; 9 de Julio 1946 (Rosario).
Martínez, Aristóbulo J. - Mompox 1750.
Martínez Olivares, Ricardo; Maipú 1708 (Rosario).
Martorell, Víctor Adolfo. - Gualeguaychú 3481.
Marull, Alberto; San Martín 327 (Rosario).
Masera, Roberto; Monteagudo 361 (Rosario).
Massera, Roberto; E. Zeballos 41 (Rosario).
* Maveroff, A.; Varela 977.
Maza, Jesús; Dorrego 683 (Rosario).
Mazzucchelli, Pedro; Ayacucho 1450 (Rosario).
* Miguens, Roberto R.; Freyre 917.
* Miglia, Julio A. - Pueyrredón 352.

(Continúa).

(Continuación).

Militello, Carmelo C.; San Luis 3015 (Rosario).
Monti, Juan. - Salta 2926 (Rosario).
* Morás, Juan A.; Rawson 42
Moreno Díaz, Luis; Colón 1661 (Rosario).
Moriello, Atilio S.; 3 de Febrero 567 (Rosario).
Moritán Tezanos Pinto, Julio; Bs. Aires 78 (Paraná - Entre Ríos).
Muniagurria, Mario. - B. Oroño 1190 (Rosario).
Muzio, Carlos; Bmé. Mitre 1361 (Mármol, F.C.S.).
* Nadal, Alberto; Jufré 263 (Depto. B).
Navratil, Carlos. - La Paz 920 (Rosario).
* Noguerol Armengol, B. - Córdoba 785, Dep. 13.
Ocampo, Rafael Alberto; Santa Fe 834, Capital.
Olezza, L. A.; Monroe 2870.
Orbaiz, Silverio M.; Lavalle 1123.
Febrero 1744 (Rosario).
Pasquale, Antonio J.; 3 de
Patrickios, Jorge A.; Laprida 549 (Rosario).
* Pellegrini, Sergio E.; H. Italiano (San Justo).
Pezzoni, J. H.; Pampa 3500.
Picasso, Enrique. - Maipú 2546 (Rosario).
Piñero, Angel J.; Salta 1039 (Capital).
Pirovano, Ricardo; Av. Alvear 1678.
Porta, Juan Carlos; Bogotá 2345.
Portal, Roberto; Cachimayo 256.
Quayat, Alberto S.; Callao 1293.
Quercia, A.; Libertad 1218.
Quiroga, Flores; Alfredo. - Ecuador 953.
Rassia, Carlos. - Salta 2563 (Rosario).
Reichart, Heriberto; (Campana, F.C.C.A.).
Remonda, Ricardo; 25 de Diciembre 929 (Rosario).
Repetto, Armando O.; Rivadavia 10.500.
* Revuelta, Miguel C.; Obispo Oro 172 (Córdoba).
Ricur, Alberto V.; Corrientes 222.
* Riganti, Ernesto F. (h.); Junín 1490.
* Rimbau, Jaime; 1º de Mayo 1999 (Rosario).
* Rivarola, Carlos Héctor; Coronel Díaz 2211.
* Rivas, Reynaldo E.; Rioja 1936.
Rizzotto, Domingo; Mendoza 1581 (Rosario).
Roda, Ernesto; Catamarca 1173 (Rosario).
Rodríguez Beltrán, Ignacio B.; J. B. Alberdi 132.
Roselló, Vicente; Bs. Aires 1411 (Rosario).
Rossi, Raúl A. - Alsina 694.
Rosso, Hugo M. - Olleros 3552.
Rouillón, Ernesto; Córdoba 1195 (Rosario).
* Sajoux, Roberto J.; Santiago del Estero 1410.
* Saldarini, Federico F. - Constitución 56 (San Fernando).
Sánchez Elía, Santiago. - Centeno 3131.
San Miguel, René; Corrientes 1102 (Olivos).
* Savigliano, Carlos H.; Libertad 94.
Schuvaks, Manuel; Tucumán 2311.
Sinópoli, Pedro; Pasco 1521 (Rosario).
Sió, Froilán Guillermo; Heredia 665.
Sirich, Elio M.; Santa Fe 1132, Dep. 3 (Rosario).
Sommaruga, Juan Luis. - Venezuela 615.
Sovinco, Pablo; Colón 1661 (Rosario).
Strazza, Lucio; Uriarte 1336
* Suares Araujo, Ernesto.; Larrea 215, Dep. 9.
* Suárez Araujo, Jorge - Ugarteche 2823.
Tagliaferri, Angel P.; Piedras 1386.
Terán, Luis; Necochea 1937 (Rosario).
* Terrero, Felipe C.; Santa Fe 1110.
* Tiribelli, Auro L.; Santa Fe 2567 (Mar del Plata).
Tívoli, J. E.
Todeschini, Atilio; Alvear 1134 (Rosario).
* Torrassa, José; Argerich 321.
Van Lacke, L.; Ayacucho 1450 (Rosario).
Vanasco, Juan Carlos, 25
Varea, Reynaldo; Iriondo 1120 (Rosario).
Varela, Antonio J. R. - Pringles 590.
Diciembre 929 (Rosario).
Varsi Costa, Raúl; Rioja 1023 (Rosario).
Vega, B. L.
* Vieyra, Armando A.; Alem 1082 (Rosario).
Viglioco, Santiago; E. Zeballos 338 (Rosario).
Vilches, Eduardo Mario. - Güemes 70 (R. Mejía).
* Villa, Itala F.; Corrientes 2791.
* Villani, M.; Azcuénaga 274.
Yomha, Gabriel. - Reconquista 1044
Zone, Walter C. L.; 3 de Febrero 567 (Rosario).
Weill, Marcelo A.; Mendoza 1125 (Rosario).

(Fin).



IMPRENTA ELZEVIRIANA
JOSE RAMIREZ & Cia.
TACUARI 449 - BUENOS AIRES

CONECTE SU INDUSTRIA...



Entre el técnico que proyecta una obra y el comercio y la industria que lo proveerá de materiales para la misma, hemos creado un engranaje directo que suprime para el profesional toda molestia y para el comerciante toda pérdida de esfuerzo y de dinero.

Ese engranaje por cuyo contacto ideal, se transmite entre la fuerza creadora – que es la industria – y el punto de aplicación – que es el arquitecto frente a la obra – todo el caudal de negocios que desarrolla la actividad constructiva, es el ANUARIO DE ARQUITECTURA Y TECNICA

¡Cerraremos muy en breve la II.ª Edición!